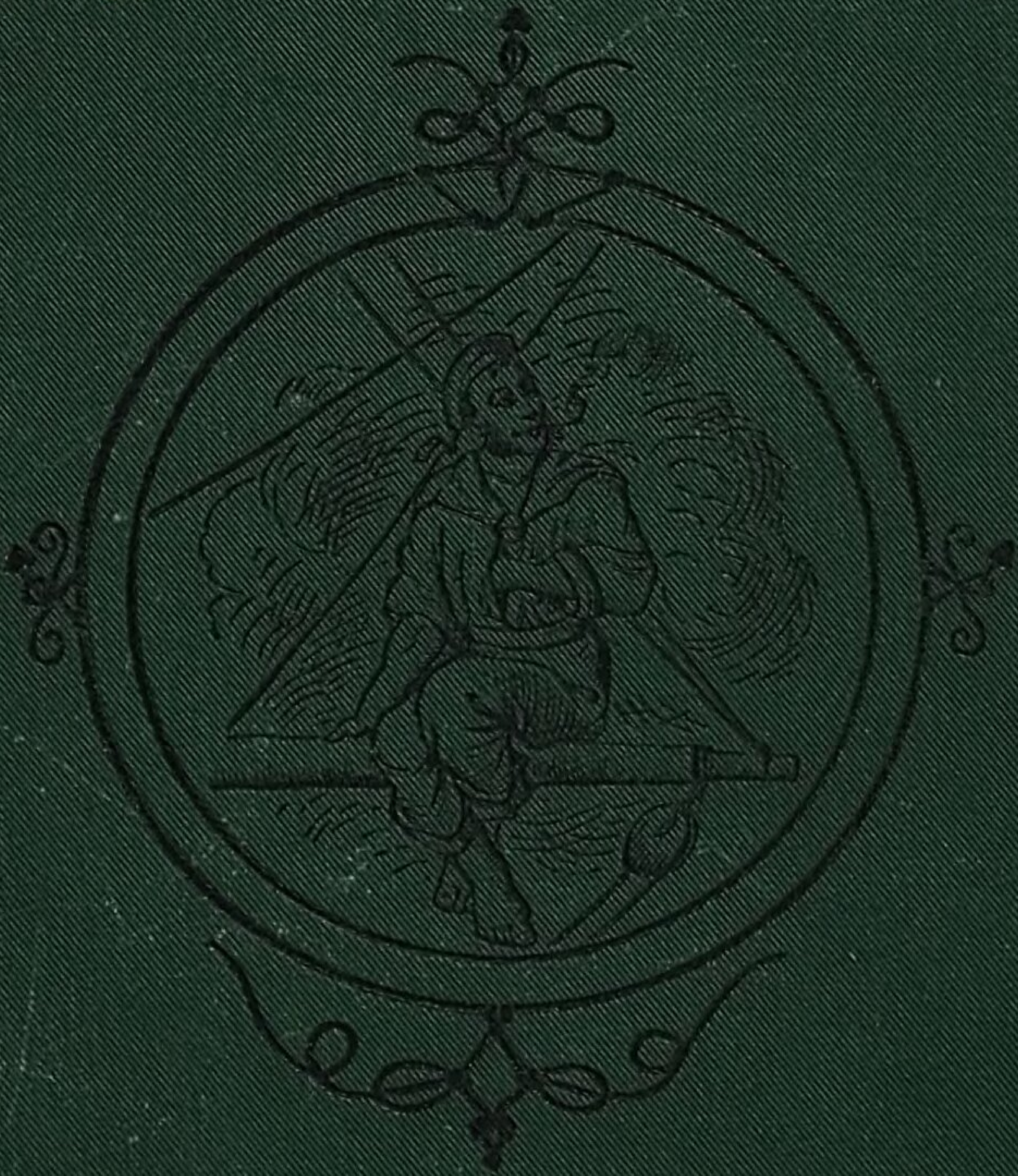
Das Buch von der Deutschen Flotte.



Werner

= Zipp. p. 76

Das Buch

von der

Deutschen Flotte.


XA.v.D.RUTH.

Das Buch

von der

Deutschen Flotte.

Von

R. Werner.

Vierte vermehrte und fortgeführte Auflage
des Buches von der Norddeutschen Flotte.

Illustriert von Wilhelm Diez, Johannes Gehrts u. a.

Mit technischen Abbildungen und Schiffsporträts.

Bielefeld und Leipzig.
Verlag von Velhagen & Klasing.
1884.

Abgeschlossen Mitte 1883.

Seiner Exzellenz

dem General-Feldmarschall

Graf von Roon

widmet dieses Buch

als ein Zeichen seiner hohen Verehrung

der Verfasser.



Einbaum eines Germanen.

Geschichtlicher Rückblick.

So weit die Geschichte reicht, sehen wir den Menschen bestrebt, die Hindernisse, welche das Wasser ihm entgegenstellt, zu überwinden. Als Gott ihm die von Strömen und Meeren durchschnittene Erde zum Wohnsitz anwies, da pflanzte er auch den Trieb in ihn, nicht an der Scholle zu kleben, und verlieh ihm die Mittel, die Wasserschranke zu durchbrechen und zu überbrücken, um Herr der ganzen Erde zu werden.

Der vom Sturm entwurzelte und in den Fluß gestürzte Baum war der erste Fingerzeig. Er diente anfangs allein, dann in Verbindung mit mehreren als Floß, um über Flüsse und Seen zu setzen. Ihm folgte der vom Feuer ausgehöhlte Stamm als Urtypus des heutigen Schiffes, und ein Vergleich zwischen ihm und einem Panzerschiffe der Neuzeit zeigt, auf welche gewaltige Höhe die Zivilisation seitdem den Menschen emporgehoben und ihn zu dem gemacht hat, wozu Gott ihn bestimmte, zum wirklichen Herrn der Erde.

Die Zeitdauer dieses Prozesses ist bei den verschiedenen Völkern eine sehr verschiedene gewesen; sie differiert um fast zweitausend Jahre. Während die Wandskulpturen der von dem Ägyptologen Dümichen aufgedeckten Memphisgräber in den Schiffen der 1700 v. Chr. regierenden Königin Thutmosis bereits gedeckte, mit zwanzig und mehr Ruderern und Segeln ausgestattete Fahrzeuge aufweisen, beschränkte sich die Schiffahrt unserer eigenen germanischen Vorfahren, als diese mit dem Beginne unserer Zeitrechnung zuerst in die Geschichte eintraten, auf gebrechliche Gefäße, die kaum mehr als zwei Menschen fassen mochten.

Lassen wir die seitdem verflossenen neunzehn Jahrhunderte an unserem Geiste vorüberziehen, so bewegen uns wechselnde Gefühle des Stolzes und der Beschämung; des Stolzes, wenn wir deutsches Seewesen sich zu so glanzvoller Höhe emporschwingen und zu solcher Macht entfalten sehen, daß es bestimmend in die Geschicke anderer Völker eingreifen konnte — der Beschämung, daß deutsche Kraft und Tüchtigkeit, welche eine Hansa zu schaffen vermochte, an politischer und religiöser Zerklüftung erlahmen, und daß infolge dessen unser Handel und unsere Schiffahrt von ihrer einstigen Höhe für Jahrhunderte so tief herabsinken mußten.

Immerhin wird es aber von Interesse sein, die Entwickelung des deutschen Seewesens, soweit wir sichere Kenntnis davon haben, zu verfolgen und sie in ihren Hauptabschnitten dem Leser vorzuführen. Der bleibende Eindruck eines solchen Rückblickes wird immer der sein, daß Deutsche von jeher auf dem Meere heimisch und ein echtes rechtes Seevolk waren. Es mögen ungünstige politische und andere Verhältnisse diese Eigenschaften scheinbar und auf längere Zeit in den Hintergrund gedrängt haben — schwinden jedoch diese Verhältnisse, so treten jene immer wieder hervor und bringen sich zu voller Geltung, wie auch gegenwärtig in der Schaffung der deutschen Flotte. Ruhte nicht jener Geist noch in unserm Volke, wie wäre es möglich, in kaum dreißig Jahren eine solche Seemacht in das Leben gerufen zu haben, wie wir sie besitzen?

Die ersten zuverlässigen Nachrichten über germanisches Seewesen stammen, wie bereits bemerkt, aus dem Anfange unserer Zeitrechnung, und wir verdanken dieselben Plinius und Tacitus.

Während Hiero von Syrakus 214 v. Chr. durch Archimedes ein Segelschiff von nahezu denselben Dimensionen wie unser Panzerschiff „König Wilhelm“ erbauen ließ und die antike Schiffbaukunst in den feinen Linien schneller Trieren Triumphe feierte, die der Jetztzeit kaum nachstehen, fanden die Römer bei dem Eindringen in unsere Flußmündungen bei den Germanen nur primitive Einbäume oder kleine Fahrzeuge aus Weidengeflecht mit Tierhäuten bezogen, deren Segel ebenfalls aus Fellen bestanden. Aber die alten Sachsen, welche an unsern nordwestlichen Strommündungen saßen, vertrauten diesen schwachen Booten. Sie traten nicht nur den stürmischen Winden und Wellen ihrer gefährlichen Meere entgegen, sondern die Brukterer, ein an der Ems wohnender Sachsenstamm, griffen in kühnem Wagen mit ihnen sogar die Trierenflotten der Römer an.

Wohl unterlagen die Tapfern zunächst in dem so ungleichen Kampfe, aber ohne ihn deshalb aufzugeben. Mit ihren Stammbrüdern, den Batavern in Westen, den Chauken und Friesen an Jade und Weser in Osten — stählten

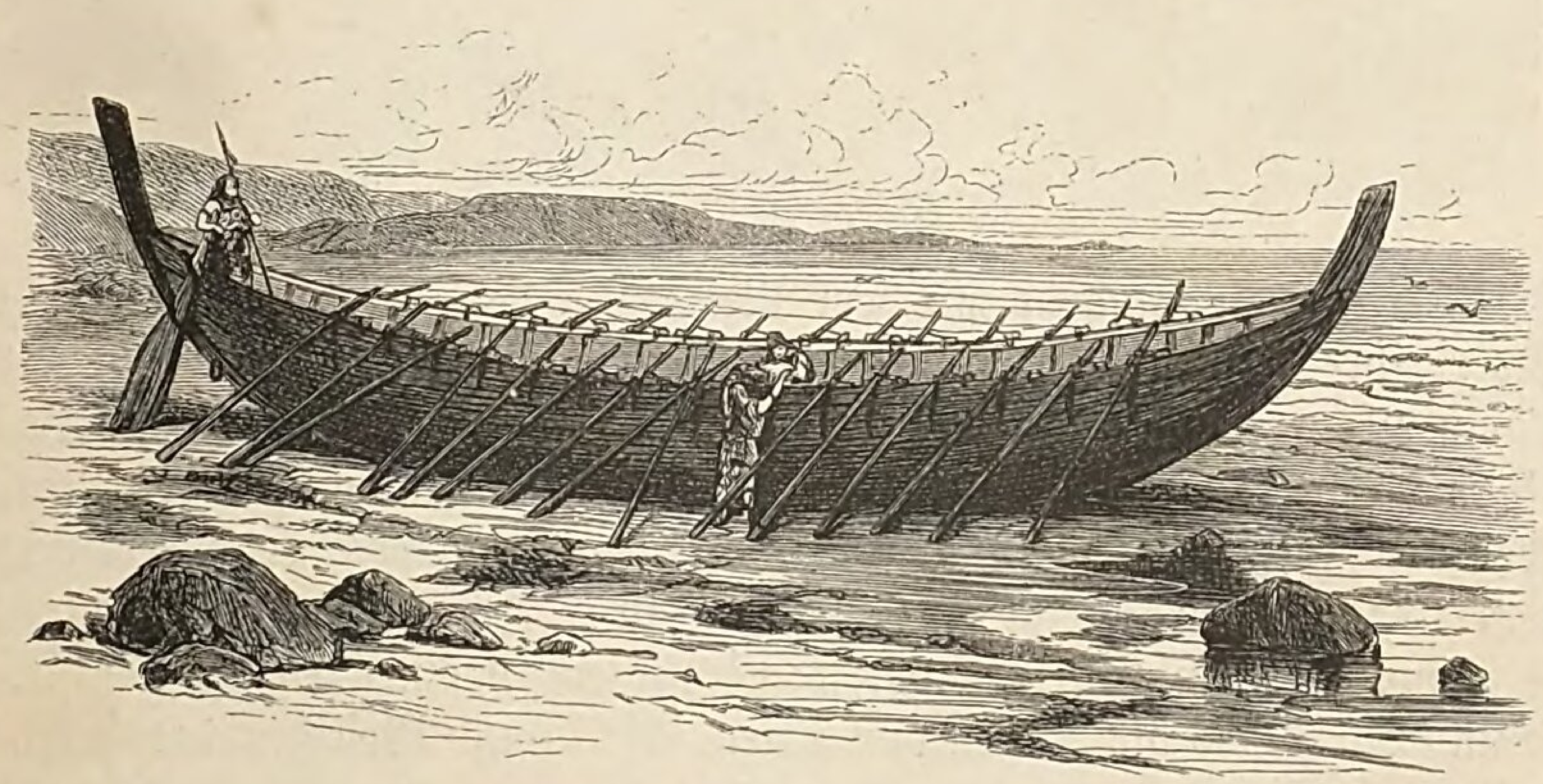
sie den kühnen Mut in stetem Ringen mit den eingedrungenen Feinden und verbesserten zugleich ihre Schiffbaukunst, indem sie den römischen Vorbildern das für ihre Fahrzeuge entnahmen, was für die nordischen Meere paßte.

Schon in der zweiten Hälfte des 1. Jahrhunderts rächten sie die feindliche Bedrängnis durch Raubzüge nach den Küsten des reichen Galliens, und der Chauke Gannask machte sich so furchtbar, daß der römische Statthalter von Niedergermanien ihm nur mit dem Aufgebot der gesamten Rheinflotte Halt gebieten und in die Jade zurückdrängen konnte.

Freilich hatten sich ihre Fahrzeuge bedeutend vervollkommnet. Sie besaßen Kiel und Steuer, wenn auch Weidengeflecht und Felle noch immer die Seiten bildeten. Der Bug zeigte scharfe Formen, um die Fluten leichter zu durchschneiden; die ungefügen Segel aus Tierhäuten waren solchen aus Hanfgeweben gewichen, mit roter oder gelber Ölfarbe winddicht gemacht, wie es noch heutigen Tages bei den kleinen Fahrzeugen der Ost- und Nordsee geschieht.

Vor allen Dingen hatten die Sachsen aber gelernt, durch Schiefstellung der Segel gegen den Wind zu lavieren, ein mächtiger Fortschritt im Seewesen, wenngleich er noch jahrhundertelang geheim gehalten wurde und nicht der Allgemeinheit zu gute kam.

Wenige Jahrzehnte nach der Niederlage erhoben sich die Chauken aber mächtiger als zuvor. Im Bündnis mit Batavern, Friesen und Kaninefaten, warfen

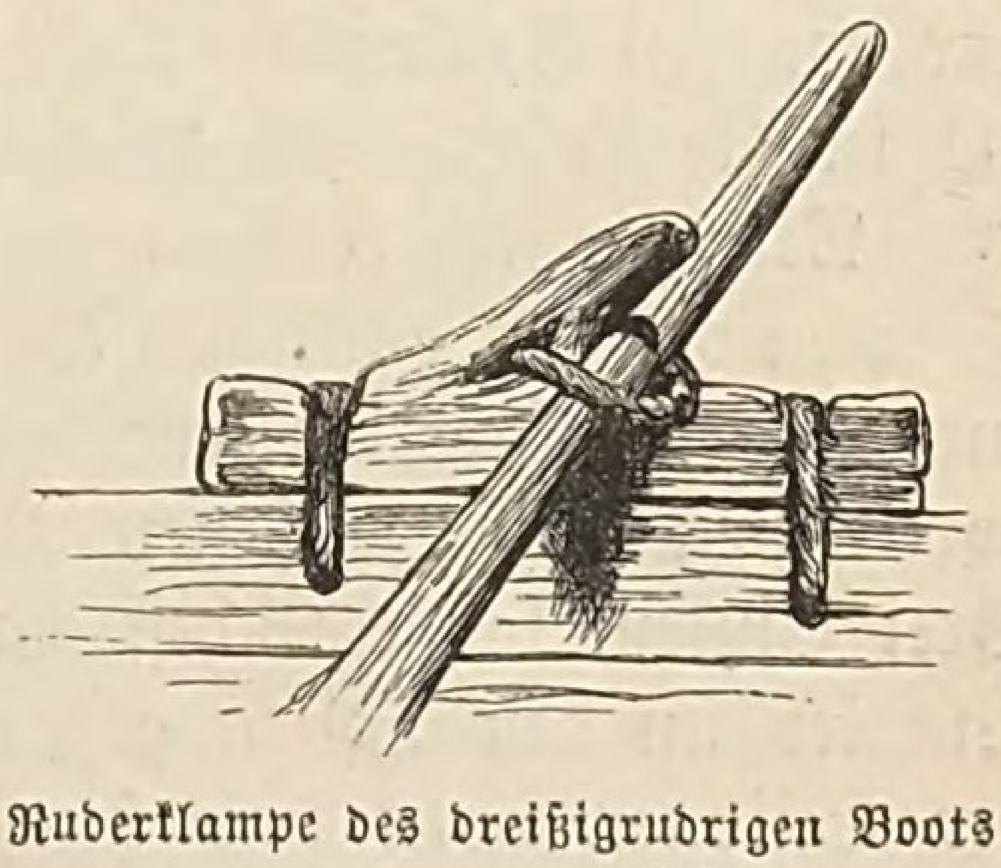


Dreißigrudriges Boot der germanischen Urzeit, gefunden im Nydamer Moore (Schleswig), aufbewahrt im Museum zu Kiel.

sie das feindliche Joch ab, zerstörten die römischen Flotten und erkämpften ihre Freiheit fast nur auf dem Meere.

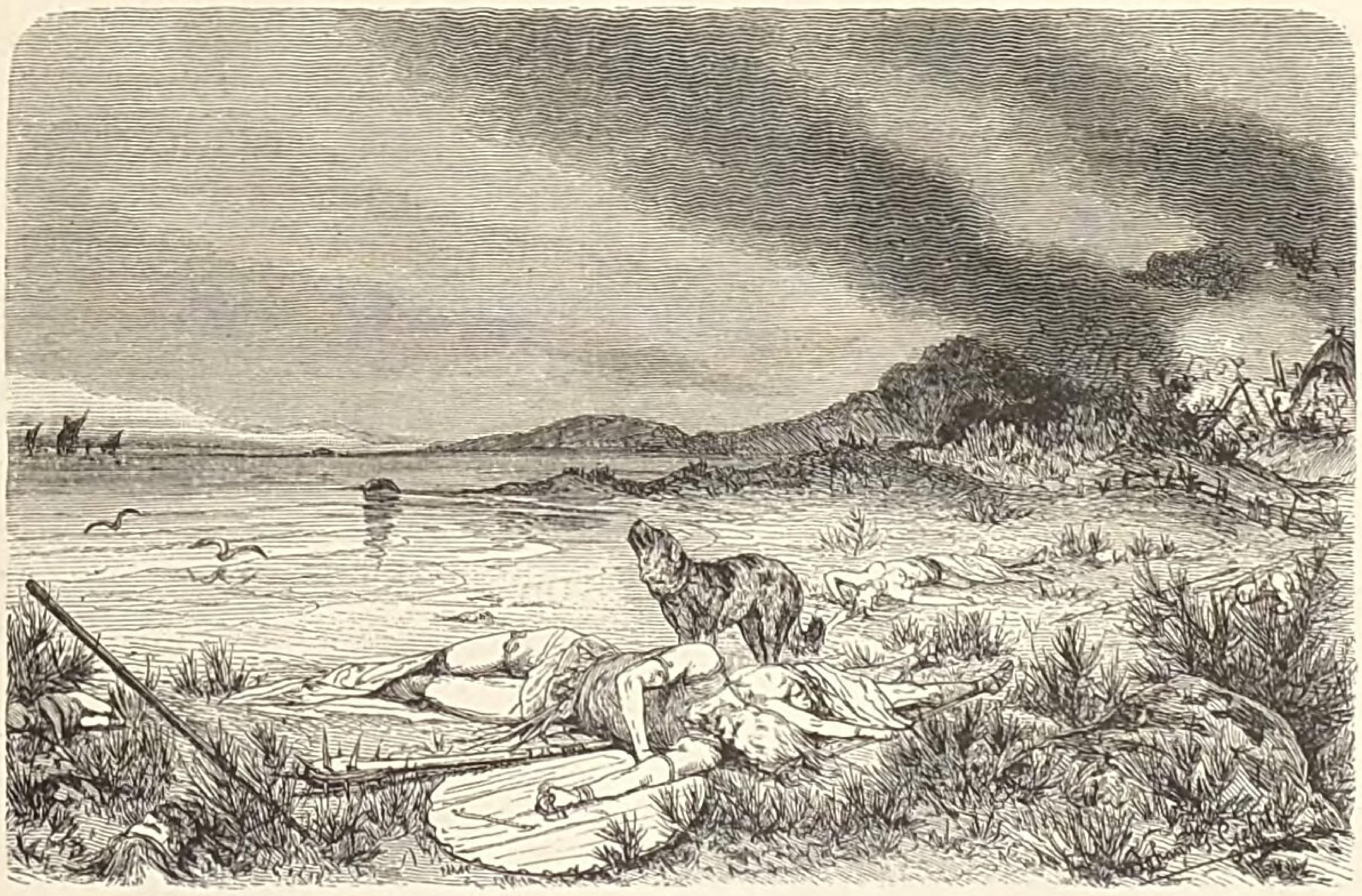
Fast anderthalb Jahrhunderte schweigt dann die Geschichte über die deutschen Küstenbewohner. Nur der Suionen, der Bewohner Skandinaviens, geschieht durch Tacitus Erwähnung, sowie ihrer Schiffe mit hohem Vorder- und Hinterteil.

Gegen 250 n. Chr tauchten aber die Sachsen



Ruderklampe des dreißigrudrigen Boots

wieder als Seeräuber an der gallischen Küste auf. Ihre Schiffe sind nicht viel besser geworden, aber sie ragen hervor durch seemännischen Mut und Geschick. Ohne Magnetnadel und anderweite Hilfsmittel, wie sie jetzt die Schiffahrt so sehr erleichtern, fanden sie durch Nebel, Strom und Sturm ihr Ziel. Wie Blitz aus heiterm Himmel stürmten sie auf die wehrlosen Küsten nieder, Mord, Raub und Brand kennzeichneten ihren unheilvollen Weg, und mit Beute beladen verschwanden die wilden Recken am Horizonte im Nebel der See.



Wie vertraut die Sachsen mit dem Meere und der Schiffahrt und wie bewunderungswert ihre nautischen Kenntnisse für die damalige Zeit gewesen sein müssen, geht aus einer schwer glaublichen und doch geschichtlich feststehenden Thatsache hervor. Kaiser Probus hatte Sachsen und Franken aus den Mündungen des Rheines zu Tausenden nach den östlichen römischen Provinzen am Schwarzen Meere verpflanzt. In ihrem ungezähmten Freiheitsdrang und in ihrer wilden Liebe zur Heimat brachen sie aus ihren Kolonieen hervor, bemächtigten sich einer Anzahl Schiffe, suchten raubend und plündernd die Küsten von Asien, Afrika und Griechenland heim. Dann schifften sie nach Sizilien, eroberten Syrakus, griffen Karthago an, wurden aber von der Besatzung zurückgeschlagen; sie fuhren durch die Straße von Gibraltar und fanden, nur von den Gestirnen und ihrem seemännischen Geschick geleitet, ihren Weg zurück bis in die Heimat am Rhein, der sie gewaltsam entrissen waren.

Mit großem Kraftaufwand gelang es endlich den Römern, die Sachsen und Franken von den gallischen Küsten abzuwehren, doch dafür nahmen diese Britannien zum Endziel ihrer Unternehmungen, bis es ihnen gelang, unter Hengist und Horsa dort festen Fuß zu fassen und das so lang begehrte Land wirklich zu erobern. Drei Ciulen, lange Schiffe auf festem Kiel, nicht mehr mit Häuten, sondern mit Planken an den Seiten gegen die andringenden Wogen bewehrt, wie die Schiffe der Suionen vorn und hinten hoch über das Wasser emporsteigend, waren es,

welche das Brüderpaar mit seinen Mannen an Albions Küste trugen, während später noch sechzehn solche naves longae aus Sachsenland nachkamen.

„Jene drei Kiele," sagt sehr treffend Barthold in seiner Geschichte der deutschen Seemacht, die ich bei diesem Rückblick als Quelle benutzte, „gezimmert von sächsischer Eiche, gleich verhängnisvoll als die Schiffe von idäischer Fichte, welche Trojas Penaten mit Äneas und Julus nach Latium trugen, jene Sprößlinge Wodans mit ihrem seefahrtskundigen Gefolge haben den Bildungsgang der späteren Welt bedingt. Infolge des sächsischen Abenteurerzuges gestaltet sich Hindostan, der Sitz der ältesten Menschenbildung, in neuer Weise, geht das himmlische Reich im äußersten Osten einer Umwandlung seiner in Jahrtausenden erstarrten Kultur entgegen, empfing Amerika und Australien den Beruf, die germanische Sittigung des greisen Europas zu verjüngen. An günstiger Meeresküste brachten unsere Altsachsen den Drang ihrer Natur zur vollsten Geltung, die ihnen die Heimat unerreichbar machte. Ohne den vorwaltenden sächsischen Bestandteil hätte das englische Volk, der französisch normannischen Beimischung ungeachtet, nimmer die Herrschaft der Meere errungen!"

Mit Hengists und Horsas Zuge schien aber auch auf Jahrhunderte der seemännische Mut von den Bewohnern der Sachsenküste gewichen zu sein; wenigstens verlautet nichts von ihren Thaten und Fahrten auf dem Meere oder an fernen Gestaden. Auch drüben in England hatten die Sachsen zum Pfluge gegriffen. Mit dem Besitze des so lang erstrebten Landes war das wilde Sehnen über das Meer hinaus gewichen, die Ciulen waren verfault und friedlicher Ackerbau die Beschäftigung der einstigen wilden Piraten geworden.

Erst die Einfälle raubgieriger Dänen und Normannen, der Seekönige und Wikinge, deren blutige Thaten Sage und Lied mit romantischem Schimmer umwoben, rüttelten hier wie dort die Sachsen aus ihrer ländlichen Ruhe und erinnerten sie daran, was sie einst auf dem Meere gegolten. In England unter den thatkräftigen Sachsenkönigen Alfred und Edgar führte der Anstoß zu großem und dauerndem Aufschwunge des gesamten Seewesens. Die glücklichen und gewaltigen Kämpfe der beiden Könige förderten ungemein Schiffbau und Seekriegskunst — in Deutschland dagegen war es kein Aufschwung, sondern nur ein Aufflackern. So lange der mächtige Wille Karls des Großen galt, waren die Meeresgrenzen seines gewaltigen Reiches gegen Normannen und Mauren geschirmt. In allen Flußmündungen, in allen Häfen der nördlichen wie südlichen Küsten des fränkischen Reiches erstanden auf des Kaisers Befehl Schiffe zur Abwehr der schlimmen Dränger. In kürzester Frist musterte das Reich eine nach Tausenden von Fahrzeugen zählende Flotte. Gesetze regelten die Besatzung. Bei den ersten Anzeichen nahender Feinde hatten die freien Bewohner des Strandes gewappnet bei den Schiffen zu erscheinen, und die Barone waren verpflichtet, selbst mit den letztern hinaus in See zu fahren. Es waren Galeeren-Ruderschiffe, nach südlichem Vorbilde gebaut und mehr zur Verteidigung als zum Angriff bestimmt.

Des großen Karl Thatkraft und Energie erreichten auch voll ihren Zweck. Die Flotten wehrten den feindlichen Angriffen zur Genüge, aber die Schöpfung hatte nur Bestand, so lange des Kaisers Auge selbst über ihr wachte. Unter der

ohnmächtigen Regierung seiner Söhne zerfiel sie wieder. Die Angriffe der Normannen auf die westfränkischen Küsten wurden kühner und nachhaltiger, der Widerstand immer geringer, und zu Anfang des 10. Jahrhunderts gewannen die nordischen Meerkönige die ganze Nordwestküste des heutigen Frankreichs als eigen.

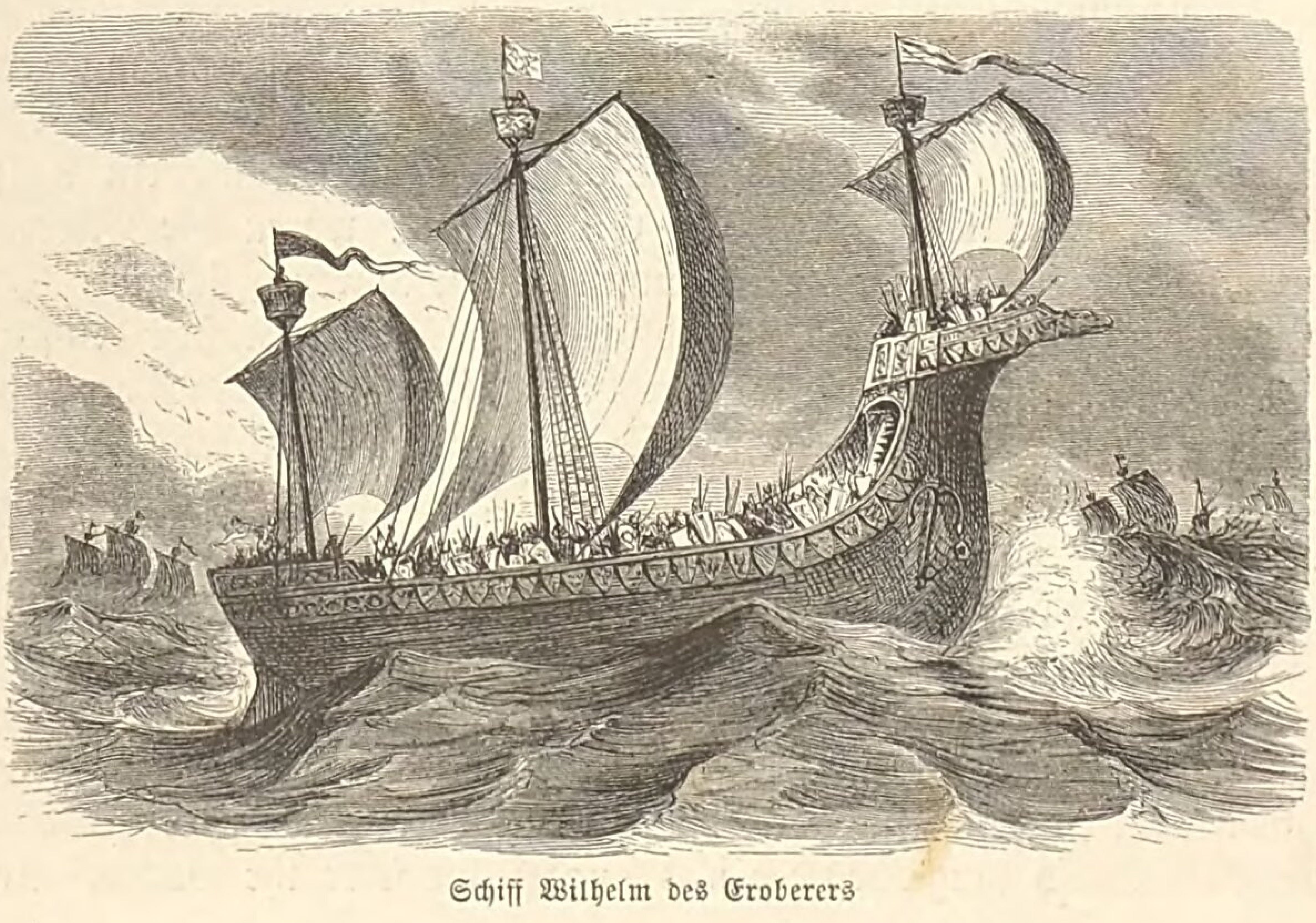
Ebenso blieb der Osten des fränkischen Reichs unbeschützt. Seitdem keine Reichsflotte ihnen mehr entgegentrat, verheerten beutegierige Dänen und Schweden die baltischen Küsten, obwohl Kaiser Otto und seine Nachfolger bei Schleswig und im Gliestermoor die Einfälle von Harald Blauzahn und Erich von Schweden zu Lande blutig rächten. Wunderbarerweise thaten die Ottonen und auch die folgenden Fürsten aber nichts für Kräftigung deutschen Seewesens, das allein die Grenzen schützen konnte.

Deutsche Seemächtigkeit sollte für das nächste halbe Jahrtausend nicht aus dem Willen der Fürsten, sondern aus der Kraft und Tüchtigkeit der Städte emporblühen und im Hansabunde ihre glänzendste Epoche finden.

Aus dem 11. Jahrhundert haben wir ziemlich genaue Nachrichten über den Zustand der damaligen Schiffbaukunst und zwar über die der Normannen, welche unter Wilhelm 1066 England eroberten.

Ein gestickter Teppich in der Kathedrale von Bayeux hat uns diese Nachrichten aufbewahrt. Er stellt die Geschichte jener Eroberung dar und führt uns die Schiffe vor, auf welcher Wilhelms Heer nach England schiffte.

Es sind dies Fahrzeuge von 50—60 Fuß Länge, die aber in ihrer Form mit der jetzigen Bauart der Schiffe schon viel mehr Ähnlichkeit haben, als mit den Galeeren oder Ruderschiffen des Altertums. Sie haben einen runden ausgebauchten Bug mit hohem ausfallenden Vorderkastell, eine Konstruktion, die die Schiffe zwar weniger schnell, aber dafür desto seefähiger macht. Die Spitze des Kastells ist mit Schnitzwerk, gewöhnlich Köpfen fabelhafter Tiere geschmückt. Ihr

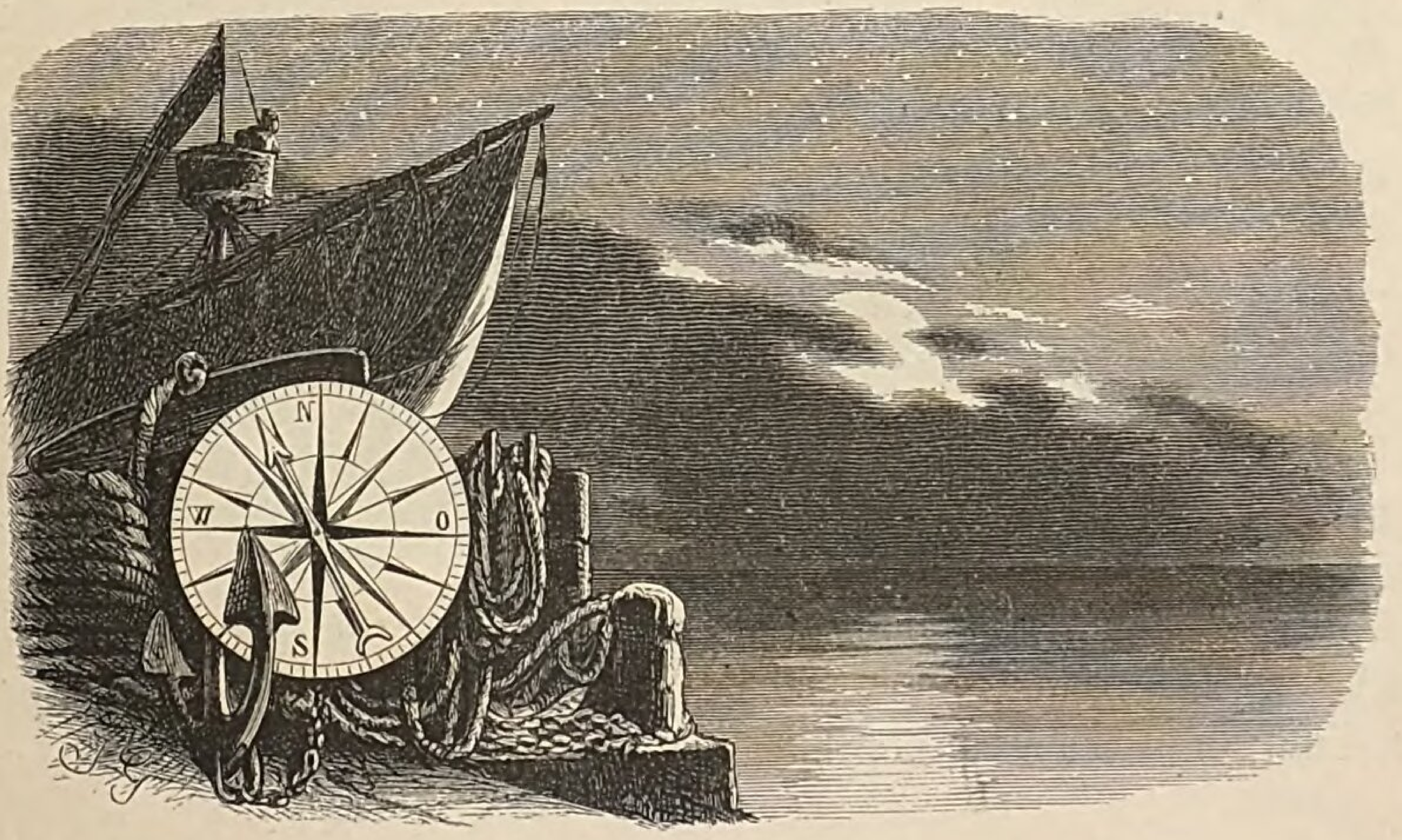


Schiff Wilhelm des Eroberers

Hinterteil ist ebenfalls etwas aufsteigend und rund; das Steuerruder wie in der Jetztzeit am Hintersteven gehakt, der Anker fast in der heutigen Form. Die Masten bestehen aus einem Stück und sind kräftig nach der Seite, aber nicht nach vorn durch Taue gestützt. Auf ihrer Spitze tragen sie einen Mastkorb, in dem eine auslugende Wache steht. Die Segel sind nicht sehr sicher befestigt und scheinen nicht die alleinige Bewegungskraft der Schiffe ausgemacht zu haben, wenn man auch die wahrscheinlich außerdem gebrauchten Ruder auf den Zeichnungen nicht sieht. Die Fahrzeuge faßten vierzig bis sechzig Mann und hatten kein Verdeck. Die Zahl der Schiffe, welche Wilhelms Heer führten, wird zwischen neunhundert und dreitausend angegeben, das Heer selbst zu sechzigtausend Rittern.



Bekanntlich verbrannte Wilhelm seine sämtlichen Schiffe nach der Landung in England, und den Nachkommen der alten Wikinger erging es wie den Sachsen unter Hengist und Horsa. Als sie das Ziel ihrer Wünsche erreicht und Albion erobert hatten, wandten sie sich mehr dem Lande als dem Meere zu. Für die Schiffahrt geschah unter den ersten normannischen Königen wenig, und erst die Kreuzzüge und die damit gleichzeitig auftretende Erfindung der Magnetnadel gaben hier wie an den deutschen Küsten der Schiffahrt und dem Schiffbau einen wesentlichen Aufschwung.



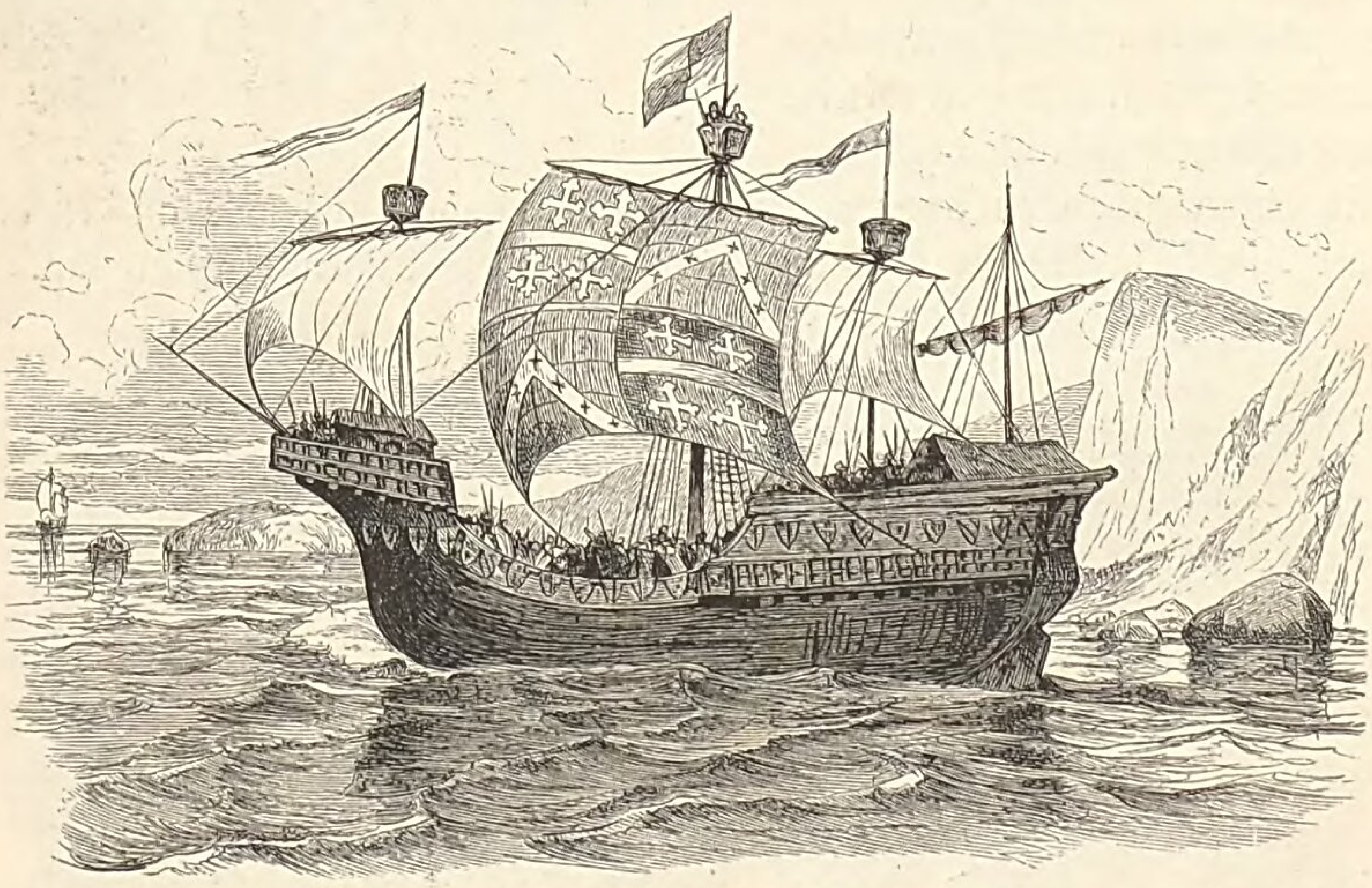
Die Einbuße, welche die fürstliche Gewalt im 11. und 12. Jahrhundert in Deutschland, namentlich aber im Norden desselben erlitt, da die deutschen Kaiser den Schwerpunkt ihrer Macht in Italien suchten, die steten Kämpfe der Küstenbewohner mit Deutschen und Slawen, die zunehmende Machtlosigkeit und Unsicherheit, führte die Bürger der deutschen Städte zur Selbsthilfe.

Bei dem Daniederliegen des Handels und der Gewerbthätigkeit in Deutschland selbst hatten die Küstenstädte schon längere Zeit mit Schweden, Dänemark, England und den slawischen Küsten Handelsbeziehungen angeknüpft und dieselben unter bewaffneter Begleitung gepflegt. Doch trotzdem litt der einzelne Kaufmann oder der einzelne Ort noch zu sehr unter der Unsicherheit der Verhältnisse, und dies wurde die Triebfeder zu Bündnissen, um sich gegenseitig zu schützen und zu helfen.

Hamburg und Lübeck begannen mit einer solchen Verbindung in der Mitte des 13. Jahrhunderts. Ihnen schlossen sich bald andere Städte, sowohl der Küste wie des Binnenlandes an. In London, Bergen, Wisby und Nowgorod wurden Faktoreien des neuen Bundes gegründet, Beziehungen mit Flandern angeknüpft, und Seehandel und Seemacht der Hansa blühten schnell und mächtig empor.

Lübeck trat an die Spitze der letzteren, und die übrigen Städte räumten ihm willig den Vorrang ein, den es sich sieben Jahre vorher durch mannhaften Kampf gegen Dänemarks König Waldemar ruhmvoll errungen.

Eine dänische Flotte hatte den Hafen gesperrt. Da brachen die Lübecker mit ihren Schiffen hervor durch die Sperre. Der blutige Kampf währte den ganzen Tag; Waldemars sämtliche Schiffe bis auf eins wurden teils verbrannt, teils in den Grund gebohrt; jenes eine größte aber mit vierhundert Mann gefangener Gewappneter als Trophäe des ersten deutschen Seesieges in die Trave gebracht.



Skandinavisches Kriegsschiff des 12. Jahrhunderts.

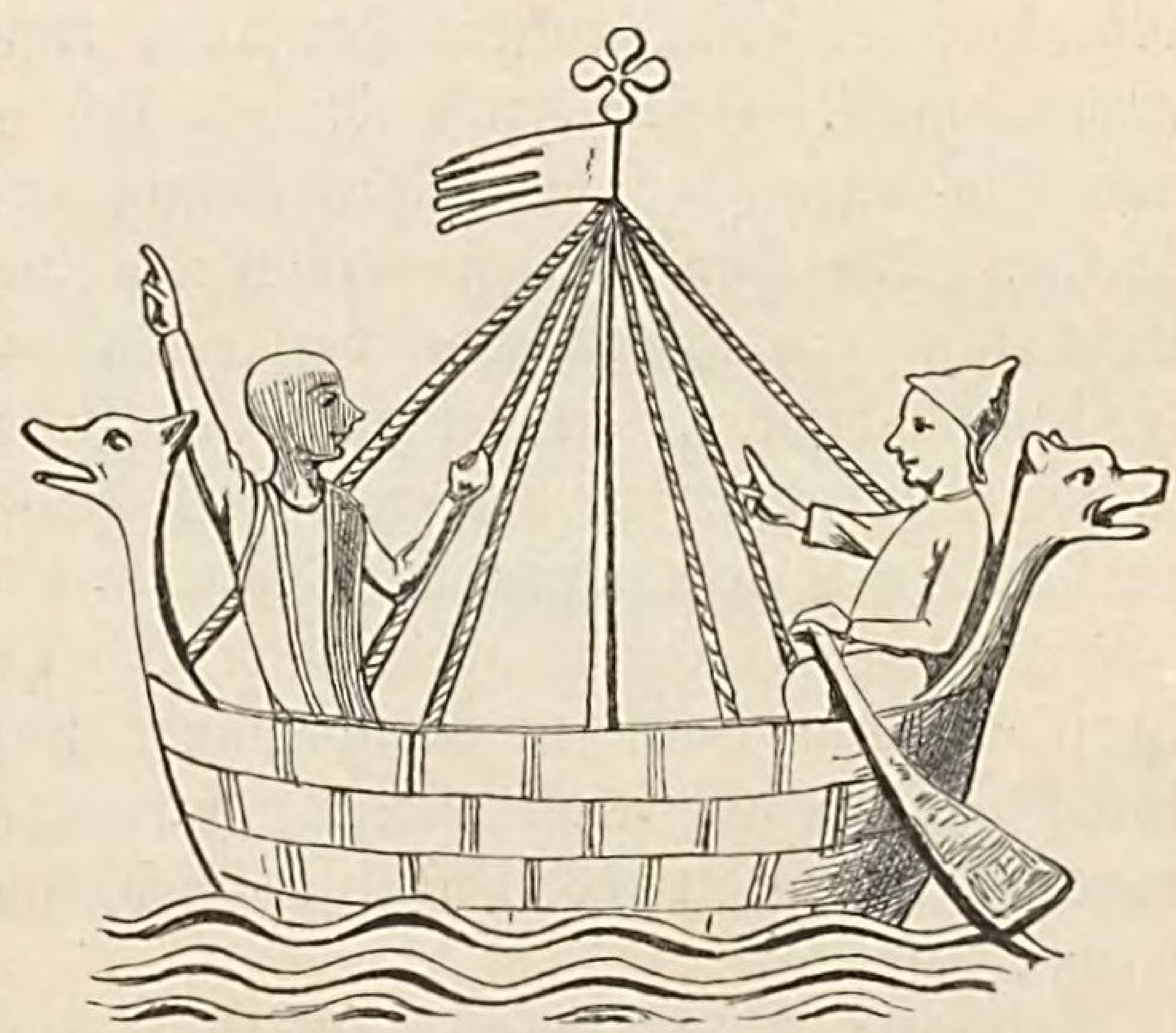
Dieser Sieg, im Jahre 1234 erfochten, war um so bedeutender, da die Lübecker weniger Schiffe als die Dänen zählten, und mußte natürlich den Mut und das

Selbstvertrauen der Deutschen gewaltig heben. Er zeigte, was eigene Kraft vermochte, wirkte nicht allein auf Lübeck, sondern auch auf die übrigen Städte lebendig und fruchtbringend zurück und legte den Grund zur deutschen Seemacht des Mittelalters.

Vierzehn Jahre darauf errang Lübecks Flotte unter Kriegshauptmann Alexander von Soltwedel noch bedeutendere Erfolge gegen Dänemark, die nicht wenig dazu beitrugen, der Stadt Ruhm und Ansehen in ganz Deutschland mächtig zu heben. Waldemars Sohn, Erich Pflugpfennig, hatte 1248 Lübecksche Heringsschiffe fortgenommen und bedrohte die Trave. Da rüstete schnell die Stadt ihre Fredekoggen (Kriegsschiffe); Soltwedel verheerte die dänischen Küsten, verbrannte das Schloß von Kopenhagen und auch Stralsund, um es für seine Hilfeleistung an Dänemark zu züchtigen. Große Beute war außerdem der Lohn des kühnen Seezuges, der jedoch die Dänen noch immer nicht ganz demütigte.

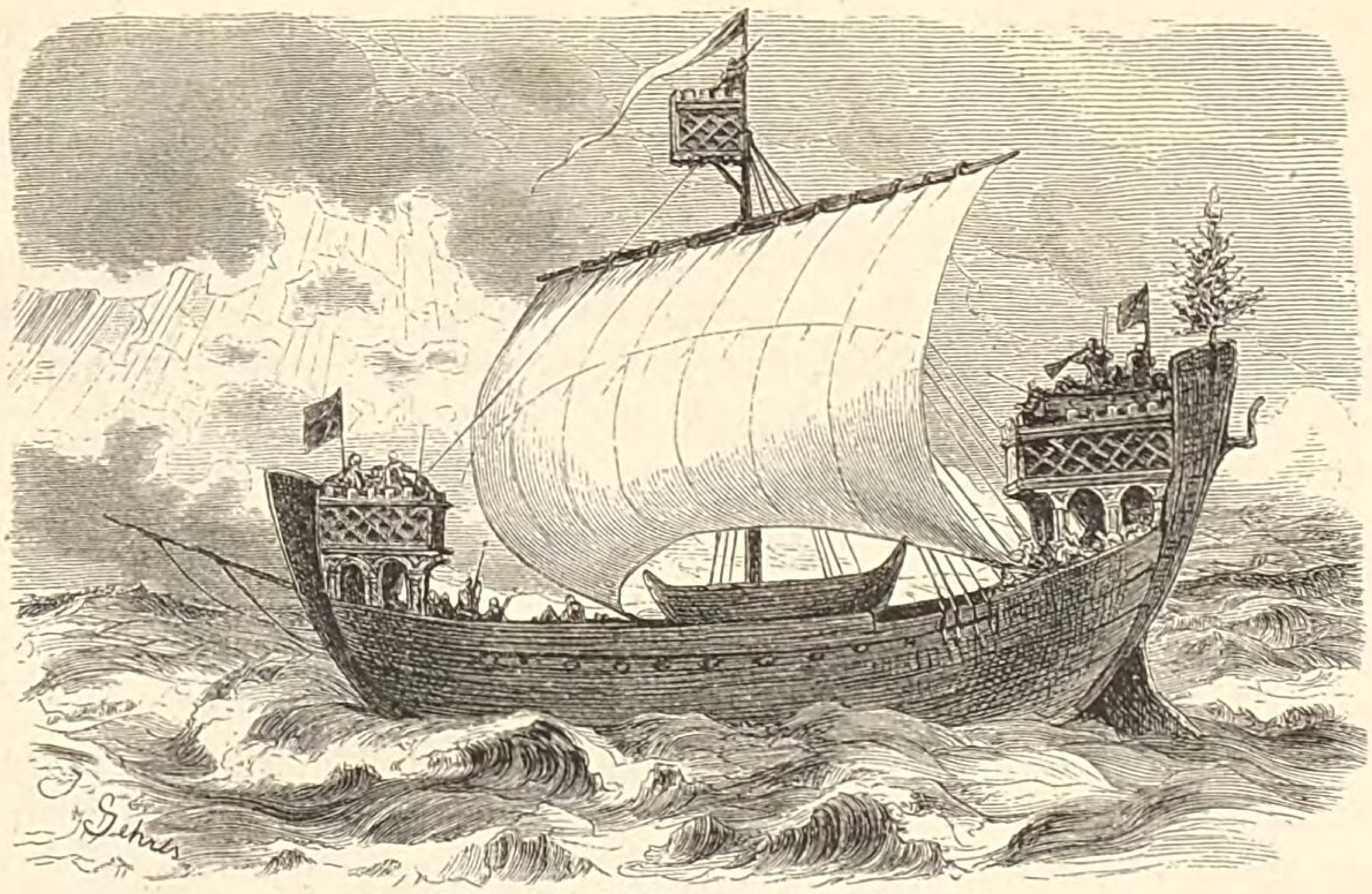
Erst ein dritter Kampf sechs Jahre später gegen Waldemars dritten Sohn Christoph brachte Dänemark zur Ruhe. Die Lübecker verloren zwar in diesem Kriege ein Seetreffen bei Skanör, aber sie eroberten dafür Mön und Falster und erzwangen dadurch den Frieden.

Über die damaligen Kriegsschiffe der Deutschen, die sogenannten Fredekoggen, sind keine ganz sichere Nachrichten auf uns gekommen; nach dem, was man weiß, war an ihnen gegen Wilhelm des Eroberers Schiffe aber doch schon ein bedeutender Fortschritt sichtbar und die Rückwirkung der Kreuzzüge auf die Schiffbaukunst unverkennbar. Durch die Kreuzzüge strömten im Mittelmeer Tausende von Fahrzeugen der verschiedensten Nationen zusammen, und es war natürlich, daß der Austausch von Erfahrungen der Schiffahrt und dem Schiffbau zu gute kommen mußte.


Schiffsdarstellung vom Lübecker Stadtsiegel v. J. 1249.

Die nordischen Schiffe waren kleiner als die der Mittelmeervölker, aber seetüchtiger. Ein venetisches Schiff aus dem 13. Jahrhundert, die St. Maria, hatte bereits eine Länge von 125 Fuß, während die nordischen Nationen sich bis dahin mit 80—90 Fuß begnügt hatten, doch nun ebenfalls mit größeren Dimensionen begannen. Die Masten bestanden noch aus einem Stück, aber die Takelage mit den Segeln war bedeutend vervollkommnet, und von den Rudern hatte man ganz abgesehen. Ebenso waren die Fahrzeuge nicht mehr offen, sondern gedeckt. Die Besatzung der Fredekoggen bestand aus zwanzig bis vierzig Söldnern — Gewappneten oder Ruters, wie sie hießen —, die Schiffsbewaffnung aus Bliden, großen Mauerarmbrüsten, mit denen Eisenstangen, Steine und dergleichen geschossen wurden.

Nach dem Frieden mit Christoph schlossen sich die nordischen Städte Wismar, Rostock, Stralsund und Greifswald enger an das streitbare Lübeck, und 1260



Hansisches Kriegsschiff des 13. Jahrhunderts.

bekundete der erste deutsche Hansatag, daß der Städtebund eine festere Gestaltung angenommen. Seine Kraft wendete sich zunächst gegen Erich Priesterfeind, König von Norwegen, der die Niederlassung in Bergen und den deutschen Handel bedrohte. Die Hansaflotten verwüsteten die nordischen Küsten und zwangen Erich nicht nur zur Herausgabe der beschlagnahmten Schiffe und einer bedeutenden Geldentschädigung, sondern auch zur Bestätigung aller früheren Handelsfreiheiten, ja sogar zur Anerkennung von drei deutschen Seestädten als Schiedsrichterinnen in späteren Streitigkeiten mit Dänemark.

Letzteres erneuerte aber unter Erich Menved seine Ansprüche auf die Herrschaft in dem deutschen Wendenlande und seine Kämpfe und zwar mit solchem Glücke, daß 1307 selbst Lübeck sich in dänischen Schutz begab und zwölf Jahre in diesem Abhängigkeitsverhältnisse blieb, aus dem es sich erst mit Erichs Tode wieder befreite.

Vierzig Jahre später entbrannte zwischen Dänemark und der Hansa abermals ein Krieg, der die letztere auf der höchsten Stufe ihrer Macht zeigte und in dem sie so außerordentliche Kraft entwickelte, wie später nie wieder.

Waldemar III. eroberte 1360 Schonen, die Haupterwerbsquelle der Hansa durch die Heringsfischerei, und 1361 Wisby, ihren vornehmsten Stapelplatz, das geplündert und wo unermeßliche Beute gemacht wurde.

Da schlossen die Hansen, denen sich inzwischen auch Bremen zugesellt, mit Magnus von Schweden und seinem Sohne Hakon von Norwegen in Greifswald einen Waffenbund zur Bekämpfung des Friedenbrechers Waldemar. Die beiden Könige verpflichteten sich zur Stellung von 2000 Rittern und Knechten auf den nötigen Schiffen, Lübeck zu 600 Mann mit Wurfgeschütz auf sechs Koggen und sechs Schniggen, Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald, Kolberg, Stettin und Anklam ebenso, während Hamburg, Bremen und Kiel 2780 Gewappnete aufzubringen hatten.

Unter Johann Wittenborg segelte die Flotte 1312 in den Sund, aber vergeblich warteten die Deutschen auf die schwedischen und norwegischen Verbündeten fast ein Vierteljahr.

Dann griffen sie endlich Seeland an, eroberten Kopenhagen und landeten auf Schonen. Unbegreiflicherweise wurde hierbei aber die nötige Wachsamkeit bei den Schiffen versäumt; die dänische Flotte überraschte dieselben, nahm zwölf hansische Koggen, und die Landtruppen mußten sich schimpflich zurückziehen.

Dieser Schlag brannte allen Deutschen auf der Seele, Wittenborgs Haupt fiel zur Sühne unter dem Beile, aber gleichzeitig wurden neue Rüstungen geplant, um die erlittene Schande auszulöschen.

1367 wurde zu Köln ein allgemeiner Hansatag anberaumt. Sie kamen diesmal alle, die nordischen Städte, die Preußen, die Holländer und die Binnenstädte, das gesamte Bürgertum Nord- und Mitteldeutschlands war vertreten; Einigkeit und Thatkraft fanden sich zusammen, der Krieg gegen Dänemark und Norwegen, von welchen die Hansa 1361 im Stich gelassen war, wurde beschlossen und zugleich eine gewaltige Rüstung ausgeschrieben.



Schiff des Rheinischen Städtebundes.

Die nordischen und livländischen Städte hatten zehn Koggen mit je hundert Gewappneten, sowie zehn Schuten und ebenso viele Schniggen (kleinere Kriegsfahrzeuge); die Preußen fünf, die holländischen Städte je eine Kogge und zwei Rheinschiffe, mit hundert fünfzig Mann zu stellen, zusammen etwa vierzig Koggen und dieselbe Zahl an Schniggen und Schuten. Der Palmensonntag 1368 war als Aussegelungstag für die Westerlinge, Marstrand in Norwegen als Rendezvous für alle bestimmt.

Ewige Friedlosigkeit bedrohte die Seefahrer, welche aus den Städten in Feindes Dienst traten. Verhanset und geächtet waren alle Orte, die den Beschlüssen des Tages nicht folgten oder dem Feinde Proviant und Waffen zuführten. Ein furchtbarer Ernst sprach aus allen diesen Vorbereitungen, welche vor allen von zwei hervorragenden Männern, dem Lübecker Ratmann Gerhard von Attendorn und dem Stralsunder Bertram Wulflam betrieben wurden.

Am 19. März wurde von sämtlichen Städten, siebenundsiebzig an der Zahl, der Fehdebrief an Waldemar gesandt. Die höhnische Antwort des Königs lautete: „er frage so wenig nach ihnen als nach dem Bisse von siebenundsiebzig Gänsen“, aber schon wenige Wochen danach verließ er feige sein Reich und floh.

Die Hansen begannen ihr Werk. Magnus von Schweden war schon früher entthront und unter Vermittelung der Hansa Albrecht von Mecklenburg zum König erwählt, der mit seinen Sympathieen auf Seiten der Deutschen stand, daher wurde Schweden geschont, aber der treubrüchige Hakon von Norwegen mußte büßen.

Sein Land wurde verwüstet, bis er um Gnade und Waffenstillstand bat, der ihm auf ein Jahr bewilligt wurde.

Im Mai kam Dänemark an die Reihe, Kopenhagen wurde erobert und geplündert, Schonen bezwungen und Helsingborg belagert. Zwar hielt sich letzteres tapfer, aber die Hansen rüsteten weiter, um es zu brechen.

Da kam Schrecken in Dänemarks Herz. Der Reichsverweser bat demütig in Stralsund um Frieden, und 1370 wurde dieser geschlossen. Der fünfzehnjährige Besitz Schonens war der den Hansen zu zahlende Preis. Waldemar wurde gezwungen, den Friedensvertrag selbst zu unterzeichnen und, was für ihn das Härteste, für die Hansen aber das Ruhmvollste war, den letzteren ein bestimmender Einfluß auf die künftige Besetzung der nordischen Throne eingeräumt. Er starb von Gram gebeugt 1375.

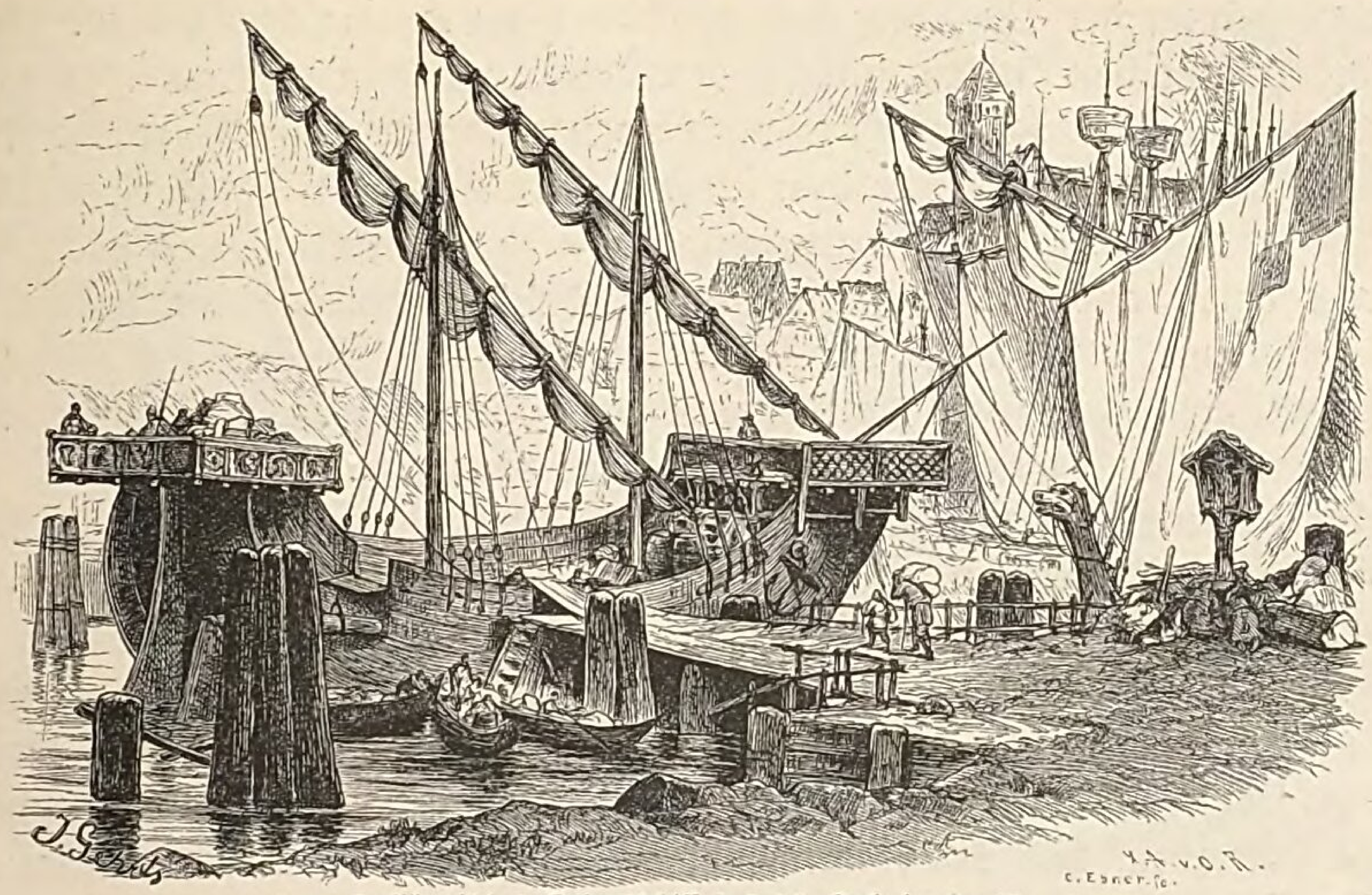
Dieser glänzende Sieg war lediglich eine Folge deutscher Seemächtigkeit, und ohne überlegene Flotte wäre es den Hansen unmöglich gewesen, sofort den Krieg in das Herz Dänemarks zu tragen. Aber die Überlegenheit der Seemacht war wieder der Ausfluß der Seetüchtigkeit der einzelnen hansischen Bürger. Jeder Kaufmann, jeder Gewerbtreibende der Küsten- und vielfach auch der zur Hansa gehörigen Binnenstädte war damals der Schiffahrt und des Seekriegswesens kundig. Er verstand es ebenso, den eigenen kaufmännischen Vorteil wahrzunehmen, wie dem Nutzen der Allgemeinheit willig seine Kraft und sein Leben zu opfern. Die Bürgermeister und Patrizier führten die Flotten oder Landtruppen selbst gegen den Feind, die angesehensten Bürger und Kaufleute kämpften neben den gemieteten Söldnern als Seeleute, als Armbrustschützen und Gewappnete zu Wasser und zu Lande, und gegen Waldemar fielen allein 1400 Lübecker, an ihrer Spitze der Bürgermeister Bruno von Warendorp.

Dieser Gemeinsinn, diese Tüchtigkeit, die Hingabe für das allgemeine Wohl und die zur See entwickelte Kraft verliehen nicht nur damals in ganz Europa dem deutschen Namen hohen Glanz, sondern auch noch jetzt dürfen wir uns dieser hohen Mannestugenden unserer Vorfahren mit Stolz erinnern und sie als Vorbilder betrachten.

Um diese Zeit brachte die Einführung der Geschütze an Bord der Schiffe eine wichtige Wandlung im Bau derselben hervor. Sie wurden fester und stärker mit kräftigen Verdecken konstruiert, um die Kanonen zu tragen, und nach oben etwas eingezogen, um die schweren Lasten der Geschütze mehr nach der Mitte und der Gegend der größten Tragkraft zu bringen. Auf spanischen Schiffen, die überhaupt damals die größten waren, wurde zuerst Geschütz angewandt 1372, nachdem es sechsundzwanzig Jahre vorher in der Schlacht bei Crecy zuerst am Lande aufgetreten war.

1385 folgten die Hansen. Wulf Wulflam aus Stralsund kreuzte mit einer Kogge und zwei Schniggen in der Ostsee gegen dänische Seeräuber und hatte sechs Donnerbüchsen an Bord, daneben freilich noch zweiunddreißig Bliden, ein Beweis, daß man der neuen Waffe noch nicht recht traute.

Einige Jahre später tauchte für die Hansa und den deutschen Handel in den nordischen Meeren überhaupt eine Plage auf, die beide auf das schwerste schädigte und fast fünfzig Jahre lang die Ost- und Nordsee auf das schlimmste heimsuchte. Es



Holländisches Kriegsschiff des 14. Jahrhunderts.

waren dies die sogenannten Vitalienbrüder, eine Bande von Seeräubern schlimmster Art, und leider durch eine Unbedachtsamkeit zweier Hansastädte, Rostock und Wismar, zuerst selbst in das Leben gerufen. Albrecht von Mecklenburg, der erwählte König von Schweden, gegen den Margareta von Dänemark den Krieg eröffnet, fiel in die Gewalt seiner Feindin, und alle feste Schlösser und Städte Schwedens unterwarfen sich der letzteren bis auf Stockholm, dessen deutsche Kolonie die Stadt auf das tapferste verteidigte und die Hilfe von Rostock und Wismar, als Albrechts mecklenburgische Städte, anrief.

Der Appell war nicht vergebens, aber die Hilfe wurde zum zweischneidigen Schwert für die Hansa selbst. Die beiden Städte gaben nämlich „Stehlbriefe“ (Kaperbriefe) aus an alle diejenigen, welche neben Kriegführung gegen die drei nordischen Reiche sich zur Versorgung Stockholms mit Lebensmitteln verpflichten wollten.

Aus letzterem Verhältnisse leitete sich der Name „Vitalienbrüder“ ab, der auch wohl mit „Likendeeler“ (Gleichteiler) abwechselte und ein halbes Jahrhundert lang der Schrecken der Küsten sowohl in Ost- wie Nordsee werden sollte.

Auf die „Stehlbriefe“ strömte alles mögliche Raubgesindel zusammen, um allerdings Krieg zu führen, aber nicht nur gegen die nordischen Reiche, sondern gegen alles, was ihnen unter die Hände kam. Lediglich Wismars und Rostocks Schiffe wurden geschont; alle anderen betrachteten sie als gute Beute und trieben, heimlich nach bestimmten Gesetzen als Genossenschaft konstituiert, den Seeraub in großartigstem Maßstabe. Rügen, Hinterpommern und andere abgelegene Küstenstrecken waren ihre Schlupfwinkel; drei Jahre lang störten sie die Fahrt nach Schonen derart, daß sogar die Fische teuer wurden, und setzten sich in Wisby fest.

Das Unwesen nahm einen solchen Umfang an, daß 1394 die nordischen Städte fünfunddreißig Fredekoggen mit dreitausend Bewaffneten gegen die Räuber schickten, ohne mehr zu erreichen, als die Schiffahrt nur während eines Sommers zu sichern.

Besser gelang der Zug des Hochmeisters Konrad von Jungingen. Auf die Klagen der preußischen Städte eroberte er Wisby und zerstörte damit den Hauptsitz der Piraten, die sich jetzt auch auf die Nordsee verteilten und hauptsächlich sich in Ostfriesland festsetzten. Die Hansastädte verfolgten die Räuber in schärfster Weise und machten kurzen Prozeß mit ihnen. Namentlich zeichneten sich die Hamburger darin aus. Ihr Schiff „Bunte Kuh" bewältigte die beiden berüchtigtsten Vitalienbrüder Klaus Störtebeker und Gödecke Michel im Jahre 1402, aber erst dreißig Jahre später, als Emden durch Cirksena erobert wurde, fiel das letzte Räubernest, und die Vitalienbrüder waren vernichtet.

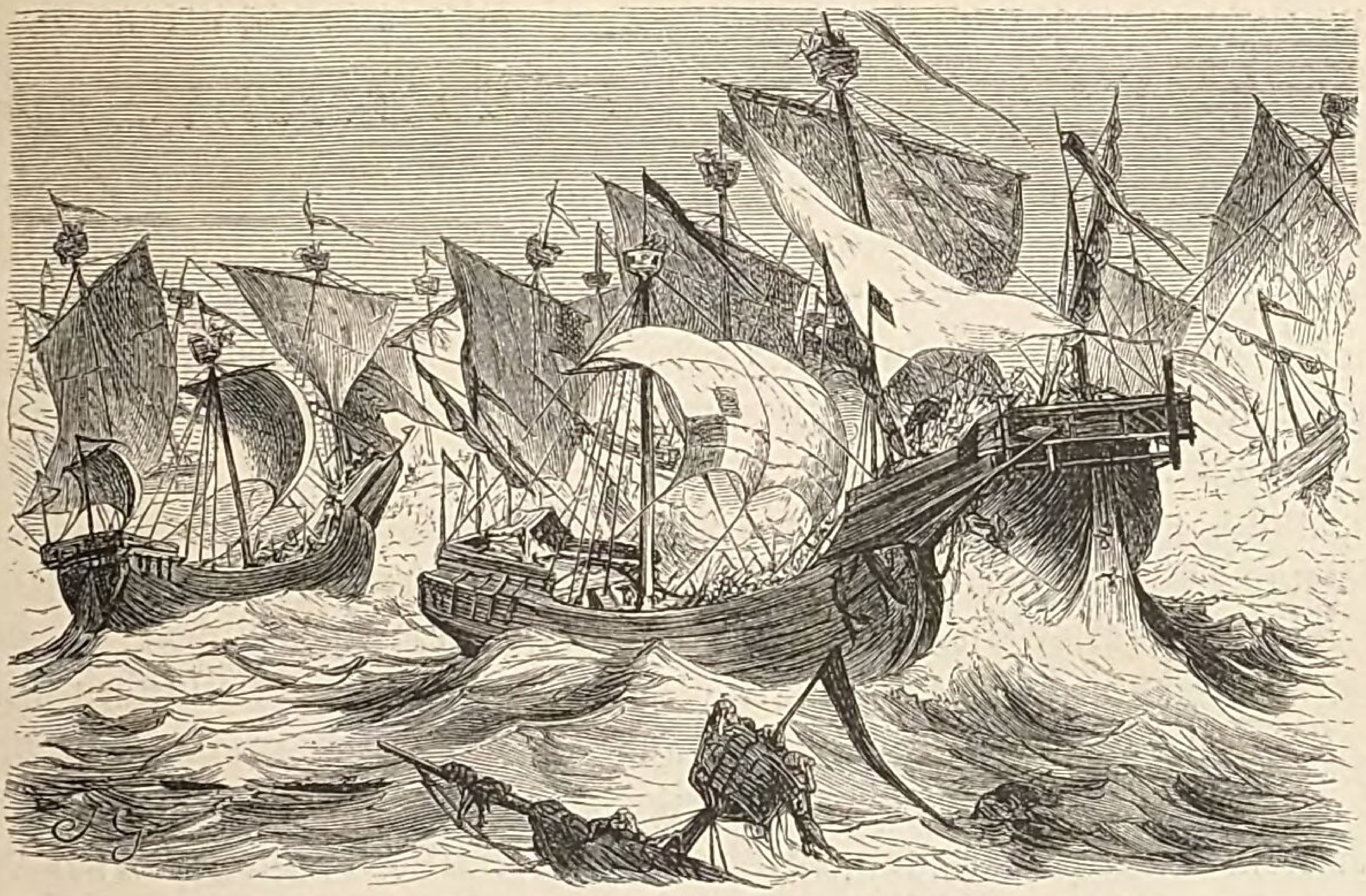
Neben diesen Schwierigkeiten erwuchsen der Hansa noch größere politische, teils durch die Kalmarsche Union, welche 1397 die drei nordischen Reiche vereinigte, teils durch die inneren Streitigkeiten der Städte, infolge Kampfes der Zünfte gegen den Rat. Der Zenith ihres Ruhmes und ihrer Macht war passiert.

Die Gründung des befestigten Helsingör durch den Unionskönig Erich mit der ausgesprochenen Absicht, den Sund zu sperren und die Zollfreiheit der Hansa zu schmälern, rief 1427 wieder Krieg zwischen den alten Gegnern hervor. Trotz aller Schädigung vermochte die Hansa noch hundert Schiffe mit sechstausend Mann zu stellen und die dänischen Inseln zu verwüsten, aber das Unglück heftete sich an ihre Fersen. Tiedemann Steen, Bürgermeister von Lübeck und Befehlshaber der Flotte, griff im Sunde zu früh die dänische Flotte an, siegte zwar mit den Lübecker Schiffen, aber die Hamburger wurden geschlagen, und er mußte aus dem Sunde weichen. Wenige Stunden darauf fiel eine mit kostbaren Waren beladene hansische Handelsflotte von dreißig Schiffen, welche Steen, anstatt sich zu schlagen, hatte konvoyieren sollen, nach hartem Kampfe in die Hände der Dänen.

Das Mißgeschick war schwer, aber dennoch lief bald nachher eine Hansaflotte von zweihundertsechzig Schiffen mit zwölftausend Mann Besatzung aus Wismar aus, um die Unionsflotte vor Kopenhagen zu vernichten, freilich um ebenfalls unverrichteter Sache heimkehren zu müssen, da Erich seine Maßregeln zur Verteidigung des engen Fahrwassers getroffen.

Im nächsten Jahre erschien eine Unionsflotte von siebzig Schiffen plötzlich vor Stralsund. Sie verbrannte die Schiffe im Hafen und segelte südwärts, mußte aber wegen Nordsturm beim Ruden vor Anker. Da gelang es der Tapferkeit und dem Mute eines einzelnen Mannes, durch sein Vorbild das zu erreichen, was die Hansa im verflossenen Jahre mit einer mächtigen Flotte vergeblich erstrebt.

Es war der Bürgermeister von Stralsund, Klaus von der Lippe, dem seine Vaterstadt und die ganze Hansa einen glänzenden Seesieg verdankten. Während die Dänen beim Ruden lagen, kamen einige bewaffnete Kauffahrer an die Stadt. Mit ihnen und verschiedenen andern Schiffen, welche auf Lippes Zureden von den Bürgern besetzt wurden, beschloß er den Dänen aufzulauern, die wegen des Nordsturmes nicht um Rügen herumsegeln konnten. Als diese dann wieder an der Stadt vorbei wollten, griffen die Stralsunder sie so überraschend an, daß die Dänen sofort einige große Schiffe einbüßten, die, von den Siegern sogleich bemannt und zum weiteren Angriff verwendet, ihnen das Übergewicht gaben. Die gesamte Dänenflotte wurde von den braven Stralsundern teils vernichtet, teils



Angriff der Stralsunder Kauffahrer auf die dänische Flotte 1428.

zerstreut. Nur das Admiralschiff, bereits erobert, aber von den Dänen zurückgenommen, entkam nach Kopenhagen. Dreihundert Dänen wurden gefangen, dreihundert andere, welche die schwedischen Zölle nach Kopenhagen führten, von den Rostockern und Wismaranern genommen.

Der Wohlstand der Hansa litt jedoch bedeutend durch den Krieg, und außer der oben geschilderten That wurde während seiner zwanzigjährigen Dauer nicht viel Ruhm erzielt. Die alte Einigkeit von 1370 war gewichen, einzelne Städte machten einseitig Frieden, die Holländer fielen überhaupt von der Hansa ab, aber trotzdem entwickelten die einzelnen Glieder des bisher so mächtigen Bundes eine noch große Kraft und griffen oft energisch in die Kriege der roten und weißen Rosen von England, der York und Lancaster ein.

Die verbrieften Rechte der deutschen Kaufleute in London wurden von den Engländern mißachtet, ja unter nichtigem Vorwande von Graf Warwick 1458 eine Flotte von achtundzwanzig deutschen Kauffahrern bei Calais überfallen, wobei der Graf allerdings mit beträchtlichem Verluste zurückgeschlagen ward. Schließlich wurden alle Hansen in London mit Ausnahme der Kölner geplündert und mißhandelt. Da griffen erstere zu ernsteren Repressalien, namentlich Hamburg, Bremen und Danzig, letzteres sandte seine Auslieger (Kreuzer) unter Paul Beneke in den Kanal, die den Engländern gewaltigen Schaden zufügten. — Die Schiffsmannschaften landeten an den Küsten, verwüsteten das Land viele Meilen weit, alle englischen Schiffe wurden genommen, wo sie sich sehen ließen, und die Gefangenen gehenkt.

Besonders that sich Paul Beneke hervor. Er nahm das große englische Schiff St. Johann, das als Kaper die Osterlinge bedeutend geschädigt; ebenso zwei Galeeren unter burgundischer Flagge, weil sie mit englischen Gütern beladen waren und nach damaligem Grundsatz feindliches Gut auch feindliches Schiff machte.

Diese energische Kriegführung und die erlittenen Schäden machten die Eng=

länder mürbe, und da auch die östlichen Hansen der Fehde satt waren, kam es 1474 zu einem Frieden. Eduard IV. bestätigte die alten Rechte der Hansen und zahlte 10000 Pfund Sterl. Entschädigung.

Inzwischen begann das Zeitalter der Entdeckungen, an denen sich zuerst die Portugiesen unternehmend beteiligten, während Kolumbus, Cortez und ihre Epigonen folgten.

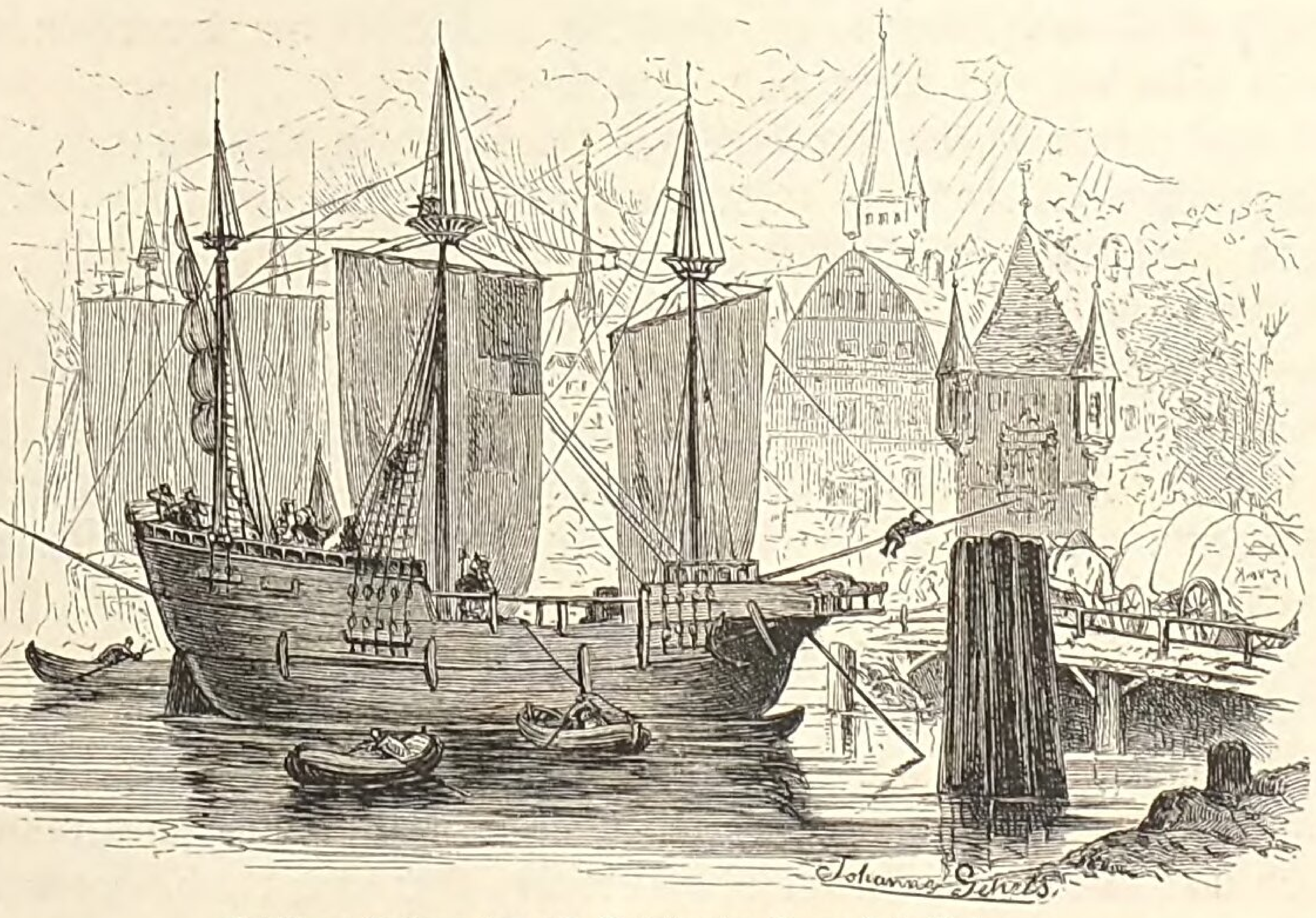
Die neue Welt mit ihren unermeßlichen Schätzen erhielt neue Herren, wodurch Geschichte und Geschicke der alten mächtig beeinflußt wurden, aber Deutschland ging leer aus durch eigene Schuld.

Eigennutz, erneuerte Kämpfe mit den Dänen um die Herrschaft des Nordens, politische und religiöse Zerrissenheit, Mangel an weiterem Blick sowohl seitens der Fürsten wie der Nation ließen Deutschland in seiner Allgemeinheit an der Neuverteilung der Welt nicht partizipieren. Es verblieb in den kleinlichen heimischen Verhältnissen und dadurch stieg auch die Hansa rascher und rascher von der hohen Stufe herab, die sie eingenommen, und ihr Stern begann zu erbleichen.

Der Mut und Unternehmungsgeist einzelner Deutschen, die ihre Zeit begriffen, vermochte leider nichts an dieser trüben Thatsache zu ändern. Ein Martin Behaim aus Nürnberg, jener gelehrte Kaufmann und Erfinder des Globus, sowie Verbesserer des für die Schiffahrt so wichtigen Astrolabiums, begleitete die portugiesischen Entdecker auf ihren Fahrten und wurde dafür im Auslande mit hohen Ehren belohnt, aber für seines Vaterlandes Größe nutzte er direkt wenig.

Der unternehmende Handelsgeist der Fugger und Welser versuchte sich in großartiger Weise in den transatlantischen Ländern. Mit einem Freibriefe Emanuels von Portugal knüpften sie direkte Handelsbeziehungen mit Ostindien an.

Den Welsern gab Kaiser Karl 1528 zur Deckung hoher Schuldverpflichtungen die Küste von Venezuela zu Lehen. Doch anstatt die dort heimischen



Schiff zu Anfang des 16. Jahrhunderts nach Holbein.

Schätze tropischer Fruchtbarkeit zu heben, vergeudeten die verblendeten Führer der deutschen Expedition Geld, Zeit und Menschen an die Aufsuchung von Goldminen und ließen das Unternehmen, das Deutschland zu einer großartigen Kolonialmacht machen konnte, kläglich scheitern. Nach dreißigjährigem Besitz wurde durch Urteil des indischen Rats das Königreich Venezuela den Welsern wieder abgesprochen. Die letzte Aussicht für Deutschland, Weltmacht zu werden, war verloren.

Die eben erwähnten neuen Kämpfe der Hansen mit Dänemark, auf dessen Seite Holland stand, brachen 1509 aus und dauerten drei Jahre, aber ihre ganze Natur war eine andere geworden. Der Gemeinsinn war gewichen von den Hansen, die Bürger kämpften nicht mehr selbst zu Wasser und zu Lande, sondern nur Söldner und Landsknechte.

Wohl wurden trotzdem noch einzelne Waffenthaten vollführt, die an alte Zeiten erinnerten, und namentlich Lübecks alter Seeruhm bewährte sich noch in manchem harten Strauß. Sein „Eiserner Heinrich", eine besonders starke und schwer bewaffnete Fredekogge, hielt die Dänen von der Trave ab, der lübische Auslieger Kurd König nahm in wenigen Tagen dem Feinde vierzig Schiffe; bei Bornholm ward tapfer, wenn auch ohne Entscheidung gekämpft, bei Danzig eine holländische Handelsflotte von zweihundertfünfzig Segeln teils vernichtet, teils genommen, bei Hela in einem zweiten Seegefechte mit den Dänen das Admiralschiff der „Engel" zerstört, aber im großen Ganzen fehlte das Selbstvertrauen, wie es sich früher so mächtig äußerte, und der Friede wurde gesucht. Leider sollte er nicht lange vorhalten. Schon 1523 brach der Krieg wieder gegen den Unionskönig Christian II. aus.

Noch einmal flammte die alte Macht der Hansen auf, wenngleich sie nur durch fünf Städte, Lübeck, Danzig, Rostock, Wismar und Stralsund vertreten wurden. Sie übergaben das den Dänen entrissene Stockholm an ihren Schutzkönig Gustav Wasa, sie verbrannten Helsingör, verwüsteten Bornholm, bedrohten Kopenhagen, eroberten Seeland und zerstörten das ihnen so verhängnisvoll gewesene Werk Margaretens, die Union von Kalmar, indem für den geflohenen Christian II. Friedrich von Holstein zum Könige gewählt wurde.

Das war aber der Schluß der hansischen Machtperiode. Von nun an ging es meistens abwärts, im nächsten Kriege mit den nordischen Reichen 1534 bis 1536 verlor die Hansa die seit hundertfünfzig Jahren ausgeübte Herrschaft über Skandinavien und damit das politische Übergewicht im Norden Europas. Materiell folgte auch der Ruin des Wohlstandes durch ein bis jetzt noch unerklärtes Naturereignis. Der Hering, dessen Fang an der Küste von Schonen die Grundlage zur Macht der Hansa gelegt, verließ die Gegend und wandte sich zur Nordsee. Die Osterlinge hatten versäumt, zur rechten Zeit sich jenseits des Ozeans ein neues Feld für ihre Handelsthätigkeit aufzuthun, wie andere Nationen. Als deshalb der Heringsfang aufhörte, büßten sie auch ihren Wohlstand und ihr Ansehen ein.

Der berühmte Bürgermeister Lübecks, Jürgen Wullenweber, ein Mann von seltener Energie und Thatkraft, hegte den hochfliegenden Plan, die Hansa dadurch zu regenerieren, daß er Lübeck zum Hort der demokratischen und lutherischen Be-

wegung machte, welche damals Deutschland durchzitterte, allein er fand bei den übrigen Hansen keine Unterstützung und unterlag im Kampfe gegen Aristokratie und Katholizismus als Opfer seiner Ideen. Sein Haupt fiel 1537 unter dem Beil. Trotzdem zeigte von allen Gliedern der Hansa Lübeck noch am meisten und längsten Lebenskraft. Als Erich XIV. von Schweden die alten Rechte der Hansen 1560 aufhob und außerdem lübische Schiffe kapern ließ, schloß Lübeck als letzte politische That des dreihundertjährigen Bundes ein Bündnis mit Dänemark gegen Schweden und begann den Krieg, freilich um, wenn auch siegreich, dennoch seine letzte Kraft zu opfern.

Einundvierzig dänische und dreizehn lübische Fredekoggen unter Führung des dänischen Admirals Peter Skramm und zweier Lübecker Ratsherren errangen 1564 zwischen Öland und Gotland nach dreitägigem Kämpfen einen Seesieg, der ihnen auch das schwedische Admiralschiff, das damals größte Kriegsschiff von 160 Fuß Länge und 40 Fuß Breite mit zusammen 173 Geschützen (davon allerdings mehr als hundert von sehr kleinen Kalibern) in die Hände lieferte.

Im folgenden Jahre ging die Sache nicht so gut. Achtzehn lübische Schiffe gingen in See, aber ihr größtes, der „Engel“, flog durch Unvorsichtigkeit mit zweihundert Mann in die Luft, und in der zweitägigen Schlacht zwischen Rügen und Bornholm siegten die Schweden. Trotz des tapfersten Widerstandes wurde der dänische Admiral gefangen genommen, und die Lübecker mußten schließlich sich auch zurückziehen. Ihr Admiral kämpfte einen Tag lang gegen fünf schwedische Schiffe und verlor dabei dreihundert Mann.

Diese furchtbare Seeschlacht kostete beiden Parteien fünftausend Mann an Toten. Das große Unglück vermochte die Lübecker jedoch nicht niederzudrücken. Im Jahre 1566 wurden von der tapfern Stadt unter Bürgermeister Tinnagel abermals elf Kriegsschiffe hinausgeschickt, die, wenn auch unentschieden, bei Gotland kämpften. Einige Zeit danach scheiterten von der vereinigten Flotte bei Wisby während eines furchtbaren Sturmes zehn dänische und drei lübecksche Schiffe, und beide Admirale ertranken. Aber auch dieser Schlag entmutigte den alten Vorort der Hansa nicht, und man muß mit wahrer Hochachtung auf solche Thatkraft blicken.

Während der beiden folgenden Jahre hatte Lübeck wieder zehn Kriegsschiffe, darunter sein Admiralschiff „Adler“, das größte deutsche Schiff seiner Zeit, in See und zugleich die Genugthuung, daß sich kein schwedisches Schiff aus den Häfen wagte. Im Kiel nur 62 war der „Adler“ vom Heck bis Bugspriet 112 lübische Ellen lang, und seine Höhe betrug 36 Ellen, wovon man wohl 12 unter Wasser rechnen kann. Der Großmast hatte 30, die große Raa 59 Ellen Länge, das Ankertau einen Umfang von 24 Zoll.

Die Bemannung belief sich auf fünfhundert Kriegsknechte, vierhundert Seeleute, hundertfünfzig Konstabler (Geschützbedienung). Die Bewaffnung bestand aus acht vierzigpfündigen Kartaunen, sechs halben Kartaunen, sechsundzwanzig Feldschlangen von acht- bis zehnpfündigem Kaliber und aus noch fünfunddreißig anderen kleineren Geschützen, dieselben waren auf drei verschiedenen Verdecken verteilt.

Welch gewaltige Kraft mußte einer Stadt innewohnen, die jahrelang hinter einander und trotz so schwerer Verluste immer neue Flotten und darunter solche

Schiffe wie den „Adler“ gegen den Feind ausschicken konnte, und welche Bewunderung verdient die Seetüchtigkeit unserer hansischen Vorfahren.

Bei alledem erschöpfte sich Lübeck aber doch, da die übrigen Seestädte es schmachvoll im Stiche ließen, und aus dem 1570 geschlossenen Frieden ging es nur sehr geschwächt und mit Verlust der Handelsfreiheiten in Schweden hervor. Es hatte vergebens gekämpft und sich für die untreuen Hansen geopfert.

Aber auch von dem Bundesgenossen Dänemark erntete es nur Undank. Ersteres erhöhte die Sundzölle, nahm den Hansen die uralte Gerichtsbarkeit auf Falsterbode, erkannte bald überhaupt ihre Privilegien nicht mehr an und verbot ihnen den Fischfang an der Küste von Island.

Noch einmal bot sich den Hansen die Gelegenheit, das verlorene Ansehen wieder zu gewinnen, als die Niederländer sich gegen Spanien erhoben. Aber vergebens war deren Notschrei um Hilfe; die Deutschen hörten nicht darauf, und damit war das letzte Band zwischen den einstigen Landes- und Stammesgenossen zerrissen.

Als der gewaltige Freiheitskampf gegen Spanien ausgekämpft war, da hatte sich das kleine Holland, in dessen Bewohnern der Geist der alten Bataver und Friesen voll wieder auflebte, zu einem reichen und mächtigen Seestaate aufgeschwungen. — Der einst so mächtigen Hansa, welcher Eduard IV. von England als Besiegter noch schwere Kriegsentschädigung zahlte, waren von Elisabeth die vierhundertjährigen Handelsvorrechte in England und eine Flotte von sechzig Handelsschiffen in der Mündung des Tajo genommen, ohne daß jene anders als mit Worten dagegen zu protestieren wagte. Das Jahr 1260 hatte den ersten Hansetag zu Lübeck gesehen, 1630 tagte in demselben ehrwürdigen Saale des Vororts der letzte. Der mächtige Bund war aufgelöst.

Gustav Adolf hielt sämtliche deutsche Häfen gesperrt; Kaiser Ferdinand forderte von den Hansestädten Schiffe, um die deutsche Herrschaft über die Ostsee zu beanspruchen und zu behaupten, aber jene, die jahrhundertelang die nordischen Kronen vergeben, mußten ihre Ohnmacht erklären und konnten dem Kaiser nicht helfen.

Die deutsche Seemacht war zu Grabe getragen, um achtunggebietend erst nach mehr als zwei Jahrhunderten wieder zu erstehen.

Der dreißigjährige Krieg vernichtete die letzten Reste städtischer Kraft, der Wohlstand und die Tüchtigkeit deutschen Bürgertums war für lange Zeit gebrochen und von ihm ein Wiederaufleben deutscher Seemächtigkeit nicht zu erhoffen.

Das sagte sich auch ein Fürst, dessen Bild hell und glänzend aus jener dunkeln traurigen Zeit zu uns herüber strahlt, Friedrich Wilhelm, der Große Kurfürst von Brandenburg. Gleichzeitig erkannte aber auch sein weiter staatsmännischer Blick, daß nur Teilnahme an der Herrschaft des Meeres ein Land groß und mächtig machen könne, das von den Wogen des letzteren bespült wird.

Deshalb suchte er den unterbundenen Lebensnerv Norddeutschlands wieder zu neuer Thätigkeit zu erwecken, mit gewaltiger Thatkraft und zäher Ausdauer den deutschen Seehandel zu heben, eine Marine zu schaffen und Kolonieen zu gründen, um seinem erschöpften und verarmten Lande den Weg zu Wohlhabenheit und

Macht zu bahnen. Wohl hatte er mit den ungünstigsten Verhältnissen zu kämpfen; es fehlte ihm an geeigneten Häfen, die Staatskassen waren leer, die Kaufmannschaft besaß weder Kapital noch Unternehmungsgeist; aber die Energie des Kurfürsten suchte trotzdem diese Schwierigkeiten zu überwinden.

Wären seine Nachfolger ihm auf dieser Bahn gefolgt, so hätten sich seine Pläne und Hoffnungen wohl verwirklichen lassen, doch da jene leider das Seewesen gänzlich vernachlässigten, so blieb auch das Streben Friedrich Wilhelms ohne nachhaltigen Erfolg.

Das was er schuf nach dieser Richtung und was selbst den großen seefahrenden Nationen Achtung vor dem kleinen Brandenburg abnötigte, zerfiel nach seinem Tode wieder. Bereits 1647 suchte der Kurfürst nach holländischem Vorbilde eine ostindische Handelsgesellschaft zu gründen; es bot sich Gelegenheit, Tranquebar von den Dänen für 120000 Thlr. zu kaufen, doch der großartige Gedanke scheiterte an Kapitalmangel, um erst dreißig Jahre später in anderer Form wieder aufgenommen zu werden.

Als Schweden an Brandenburg auf Betreiben Frankreichs 1674 den Krieg erklärte, machte ein unternehmender Holländer, Benjamin Raule, dem Kurfürsten den Vorschlag, ihm Kaperbriefe gegen Frankreich und Schweden auszustellen. Friedrich Wilhelm ging darauf ein, und alsbald nahm Raule zehn schwedische Schiffe und brachte sie nach Seeland auf.

Die Generalstaaten legten jedoch dem Verkauf der Prisen trotz der Vorstellungen des Kurfürsten Schwierigkeiten in den Weg, gaben vier von den Schiffen frei, weil Holländer versicherten, darin Waren verladen zu haben, und es erwuchsen für Brandenburg aus der Affaire allerlei Unzuträglichkeiten.

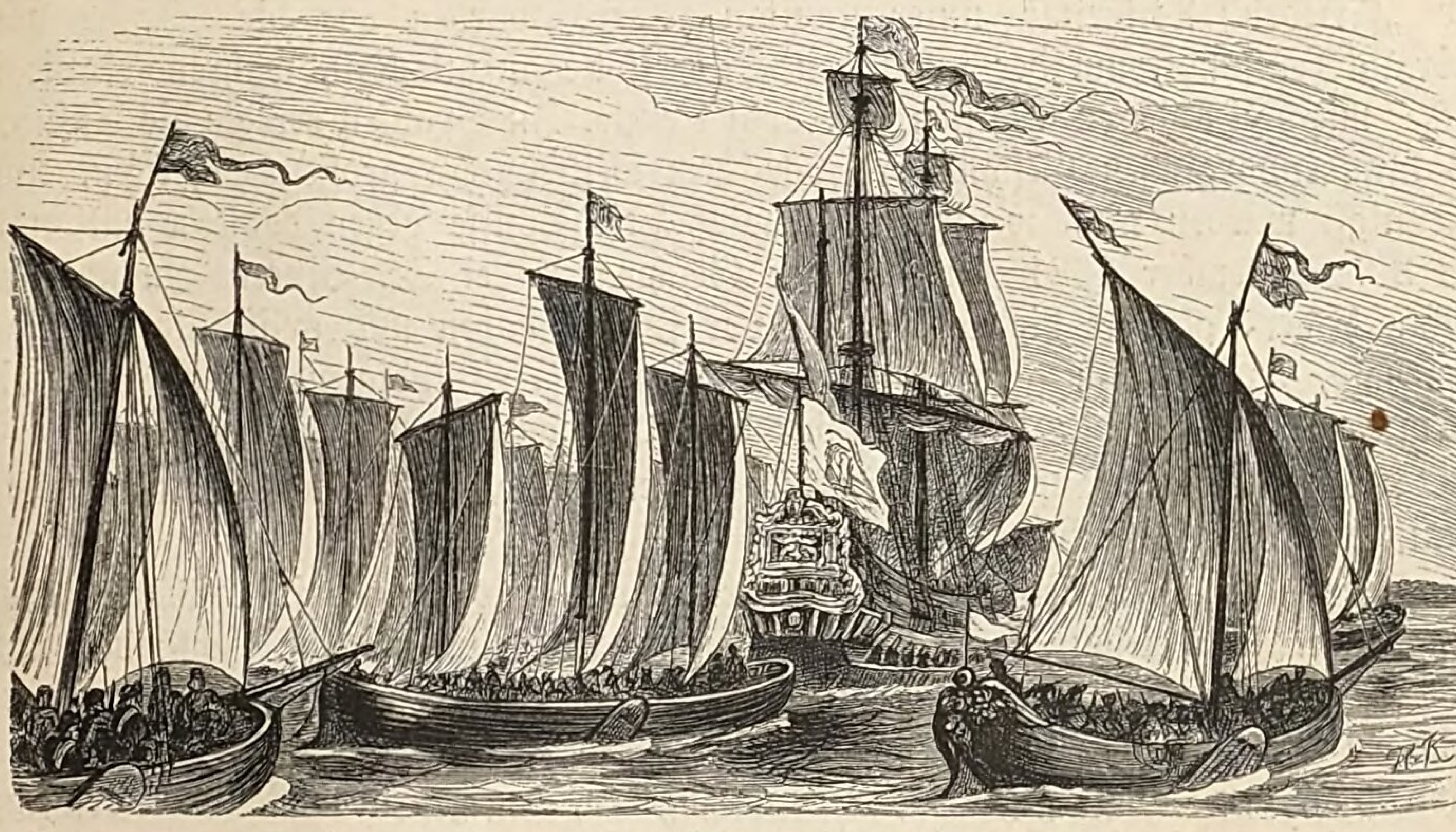
Trotzdem faßte der Kurfürst zu dem unternehmenden Raule Vertrauen, ernannte ihn zu seinem Rat und Marinedirektor und schloß mit ihm einen neuen Vertrag zur Stellung von Kriegsschiffen, mit deren Hilfe die Schweden an der Küste Vorpommerns bekämpft werden sollten.

Diese Schiffe waren die drei Fregatten „Kurprinz", „Berlin" und „Spanien" von je zwanzig, sechzehn und zehn Geschützen, zu dem noch zwei kleinere Fahrzeuge treten und über welche der Holländer Kornelius van Beveren den Oberbefehl führte,

Das Geschwader erhielt den Auftrag, die mecklenburgischen und pommerschen Häfen zu blockieren und sich eventuell der dänischen Flotte gegen die Schweden anzuschließen.

Während der „Kurprinz" nach Schonen hinauf kreuzte, glückte es den Fregatten „Berlin" und „Spanien", an der großen Seeschlacht zwischen Bornholm und Moen, in der die Schweden vom dänischen Admiral Niels Juel am 4. und 5. Juni 1676 aufs Haupt geschlagen wurden, teilzunehmen, die schwedische Fregatte „Skagard" von zweiundzwanzig, sowie einen feindlichen Brander von acht Geschützen zu nehmen und beide nach Kolberg zu bringen, worüber am kurfürstlichen Hofe große Freude herrschte. Außerdem nahmen die Fregatten noch drei feindliche Handelsschiffe mit kostbarer Ladung, die sofort armiert und mit sieben anderen kleineren Fahrzeugen auf dem Haff zur Verhinderung der Verbindung zwischen Stettin und den vorpommerschen Städten verwendet wurden. Im nächsten Jahre schloß der

Kurfürst mit Raule abermals einen Vertrag über Stellung von sechs Schiffen, um sie bei der bevorstehenden Belagerung von Stettin zu verwerten, und da er selbst auch noch einige Schiffe ausrüstete, so zählte die Flottille bereits im zweiten Jahre ihres Bestehens dreizehn Fahrzeuge: die fünf Fregatten „Kurprinz", „Berlin", „Spanien", „Windhund" und „Prinz Ludwig", die Gallioten „Marie", „Potsdam", „Spandau" und fünf kleinere, von zusammen 119 Geschützen und 656 Mann Besatzung.



Brandenburgische Überfahrtsflotte nach Rügen. Nach einer gleichzeitigen Darstellung.

Dies Geschwader unterstützte den Kurfürsten ganz wesentlich bei der Eroberung Stettins, Stralsunds und Rügens, aber der Besitz der vorpommerschen Häfen, an deren Erwerb Friedrich Wilhelm so große Hoffnungen für die Entwickelung des Seehandels geknüpft, ging leider durch den Frieden von St. Germain wieder verloren.



Brandenburgisches Kanonenboot von dem die Landung auf Rügen darstellenden Gobelin im Hohenzollernmuseum zu Berlin.

Ein wiederholter Versuch, eine Gesellschaft für überseeischen Handel zu gründen, scheiterte sowohl in Königsberg wie in Pillau an Kapitalmangel und Indolenz der Kaufmannschaft, doch ließ sich auch dadurch der Kurfürst nicht von seinen maritimen Bestrebungen abschrecken. Raules Vorschlag, die seit Jahren ohne alle Entschuldigung rückständigen spanischen Subsidien im Betrage von 1 800 000 Thlr. durch Repressalien beizutreiben, fand den Beifall Friedrich Wilhelms. Ein Geschwader, bestehend aus sechs Fregatten: „Kurprinz", „Dorothea", „Friedrich Wilhelm", „Rote Löwe", „Fuchs" und „Berlin" mit zusammen 160 Geschützen und 685 Mann Besatzung lief 1680 aus, um im Kanal gegen spanische Schiffe zu kreuzen. Bei Ostende wurde bald darauf eins der letzteren, „Carolus Secundus", mit achtundzwanzig Geschützen genommen und nach Pillau geschickt.

Vier Fregatten gingen dann nach Westindien, das Glück war ihnen jedoch nicht hold, und während des ganzen Winters kaperten sie nur ein Schiff.

Die übrigen Mächte, welche mit Besorgnis auf das Erscheinen eines brandenburgischen Geschwaders im Ozean blickten, suchten zu vermitteln, doch ohne Erfolg. Der Kurfürst ließ neue Rüstungen machen, und die vier Fregatten „Markgraf von Brandenburg", wie der genommene Carolus II. jetzt hieß, der „Rote Löwe", „Fuchs" und „Friedrich Wilhelm" unter Kapitan Alders wurden vor die Straße von Gibraltar entsandt, um der spanischen Silberflotte aufzulauern, während Kapitän Lacher mit drei anderen Schiffen im Kanal kreuzte. In Spanien erregte die Ankunft des brandenburgischen Geschwaders vor dem Mittelmeere großen Schrecken, und schleunigst wurden nicht weniger als zwölf Kriegsschiffe gegen dasselbe entsandt. Am 30. September 1681 kamen beide Geschwader bei St. Vincent einander in Sicht. Alders glaubte die Silberflotte vor sich zu haben und griff kühn an, sah aber bald, daß er sich geirrt und zog sich nach zweistündigem Gefecht und mit einem Verluste von vierzig Mann vor der Übermacht nach Lagos zurück.

Als er bald darauf wieder in See gehen wollte, hatte die Silberflotte den heimischen Hafen erreicht.

Dies abermalige Mißgeschick und der geringe Erfolg einer so kostbaren zehnmonatlichen Expedition, sowie die energischen Vorstellungen der Holländer und anderer Mächte, deren Handel durch das Geschwader von Lacher, der alle ihm verdächtigen Schiffe anhielt und untersuchte, sehr beeinträchtigt wurde, bewog den Kurfürsten, den Kampf gegen Spanien aufzugeben, dagegen aber Raules Vorschlag zu acceptieren und eine Kolonie an der afrikanischen Küste zu gründen, um für die dort anzuknüpfenden Handelsbeziehungen einen Halt zu haben.

Um diesen Plänen eine feste Gestaltung zu geben, wurde der Kammerjunker Major von der Gröben, ein Mann von Energie und deutscher Wanderlust, der schon acht Jahre lang aller Herren Länder bereist, vom Kurfürsten ausersehen und mit den beiden Fregatten „Kurprinz" und „Morian" von zweiunddreißig und zwölf Geschützen von Glückstadt aus 1682 nach der Küste von Guinea zur Gründung einer Kolonie und Erbauung eines Forts entsandt.

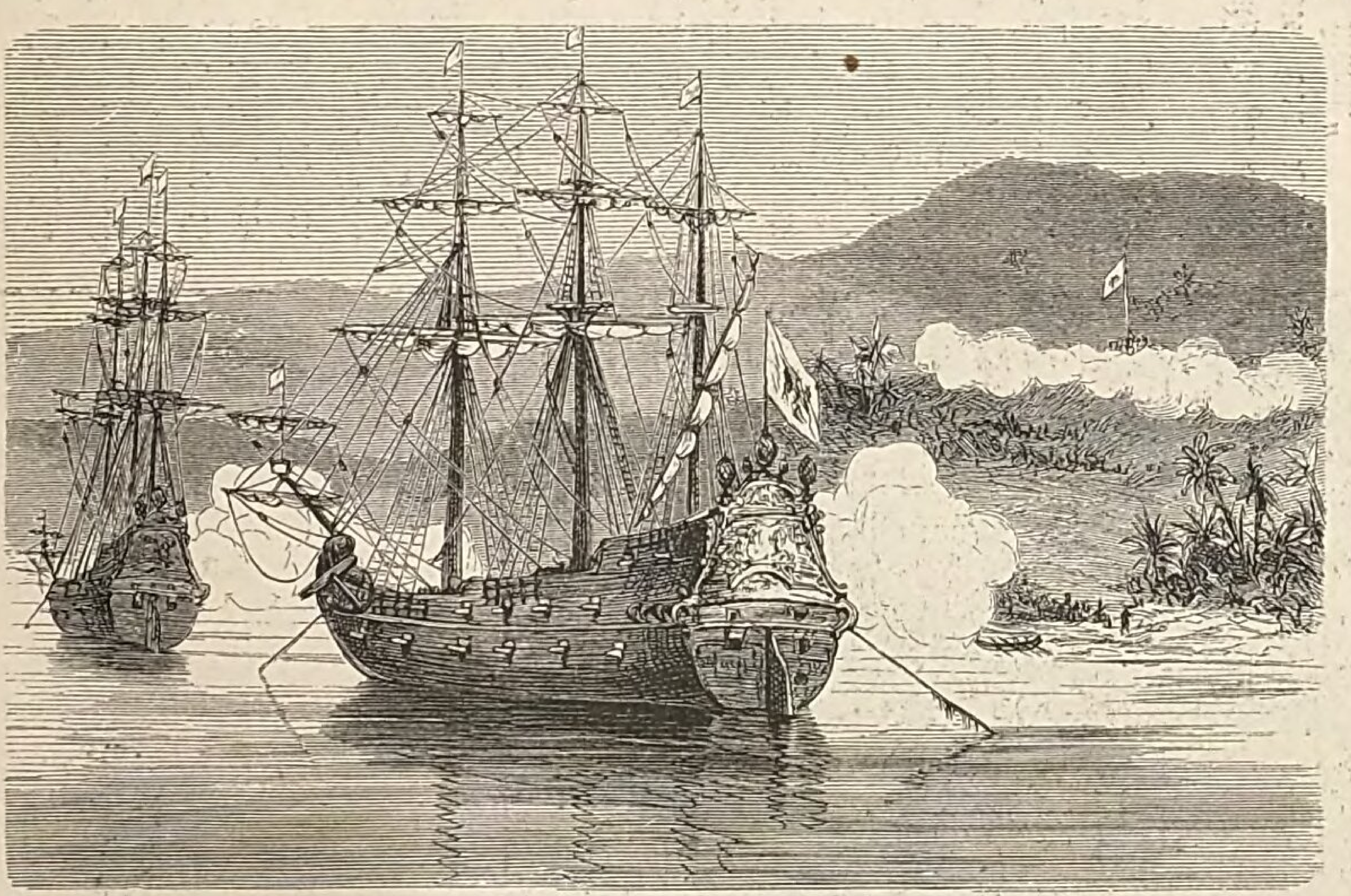
Ein Fähnrich, zwei Ingenieure, mehrere Unteroffiziere und vierzig Soldaten wurden außer der seemännischen Besatzung eingeschifft.

Die Reise ging unter manchen Fährlichkeiten über Madeira und Teneriffa, dessen Pik der naive Gröben eine Höhe von „acht deutschen Meilen" beilegt, zunächst zum Senegalfluß, und von dort über Sierra Leone bis zu dem holländischen Fort del Mina, teils um zu handeln, teils um sich nach einem geeigneten Platze für Anlage einer Faktorei und eines Forts umzusehen.

Die Holländer, welche die Herrschaft über die ganze Goldküste beanspruchten, versuchten die Brandenburger in ihrem Vorhaben durch Drohungen zu schrecken, aber der mannhafte Gröben ließ sich nicht einschüchtern. Indem er sie ironisch aufforderte, doch den Negern, wenn sie deren Herren seien, den Handel mit andern Nationen zu verbieten, schließt er seine Erzählung des Vorfalles mit den Worten: „Wir traktierten darauf die Deputierten sehr höflich und ließen bei ihrem Abzuge

unsere ganze Lage und Musqueterey scharf Feuer geben, zu erweisen, daß wir stündlich parat wären, denjenigen, der uns vertreiben sollte, zu erwarten."

Dies Verfahren hatte den gewünschten Erfolg, und die Brandenburger wurden in Ruhe gelassen. Am Kap der drei Spitzen, in der Nähe von Axim, entdeckte



Aufhissung der kurfürstlichen Flagge an der Guineaküste.
„Morian". „Kurprinz".

dann Gröben einen günstigen Platz für Anlage eines Forts, einen Berg, dessen Fuß die See bespülte.

Die betreffenden Negerhäuptlinge zeigten sich erbötig, den Berg und das angrenzende Territorium zu verkaufen, und der Staatsakt wurde vollzogen.

„Am 1. Januar 1683 brachte Kapitän Voß vom „Churprintz", erzählt Gröben, „die große kurfürstlich brandenburgische Flagge vom Schiffe. Sie wurde mit Pauken und Schallmeyen aufgeholt, mit allen im Gewehr stehenden Soldaten empfangen und an einem hohen Flaggenstock aufgezogen, dabei mit fünf scharf geladenen Stücken das neue Jahr geschossen, denen jedes Schiff mit fünf geantwortet und wieder mit drei bedanket.

„Und weyl Sr. Churf. Durchlaucht Nahmen in aller Welt Groß ist, also nannte ich auch den Berg den Großen Friedrichs Berg."

Man begann nun sofort das Fort zu erbauen, aber dies ging nur unter den größten Schwierigkeiten von statten. Das Fieber wütete unter den Brandenburgern ganz ungemein stark. Die Ingenieure, Gröbens Fähnrich und Sekretär, Matrosen und Soldaten starben, von vierzig Mann der letzteren konnten nur fünf Wache thun. Erst nach Rückkehr des weitergegangenen „Morian" wurde der in das Stocken geratene Bau vollendet. Noch einmal versuchten die Holländer, ihre Hoheitsrechte geltend zu machen, wurden aber wiederum gebührend von Gröben abgefertigt und begnügten sich dann mit einem Protest. Ebenso plante ein in der Nähe wohnender Negerstamm mit viertausend Mann einen Überfall. Gröben

„Bezeichnung des Berges und des Forts.“

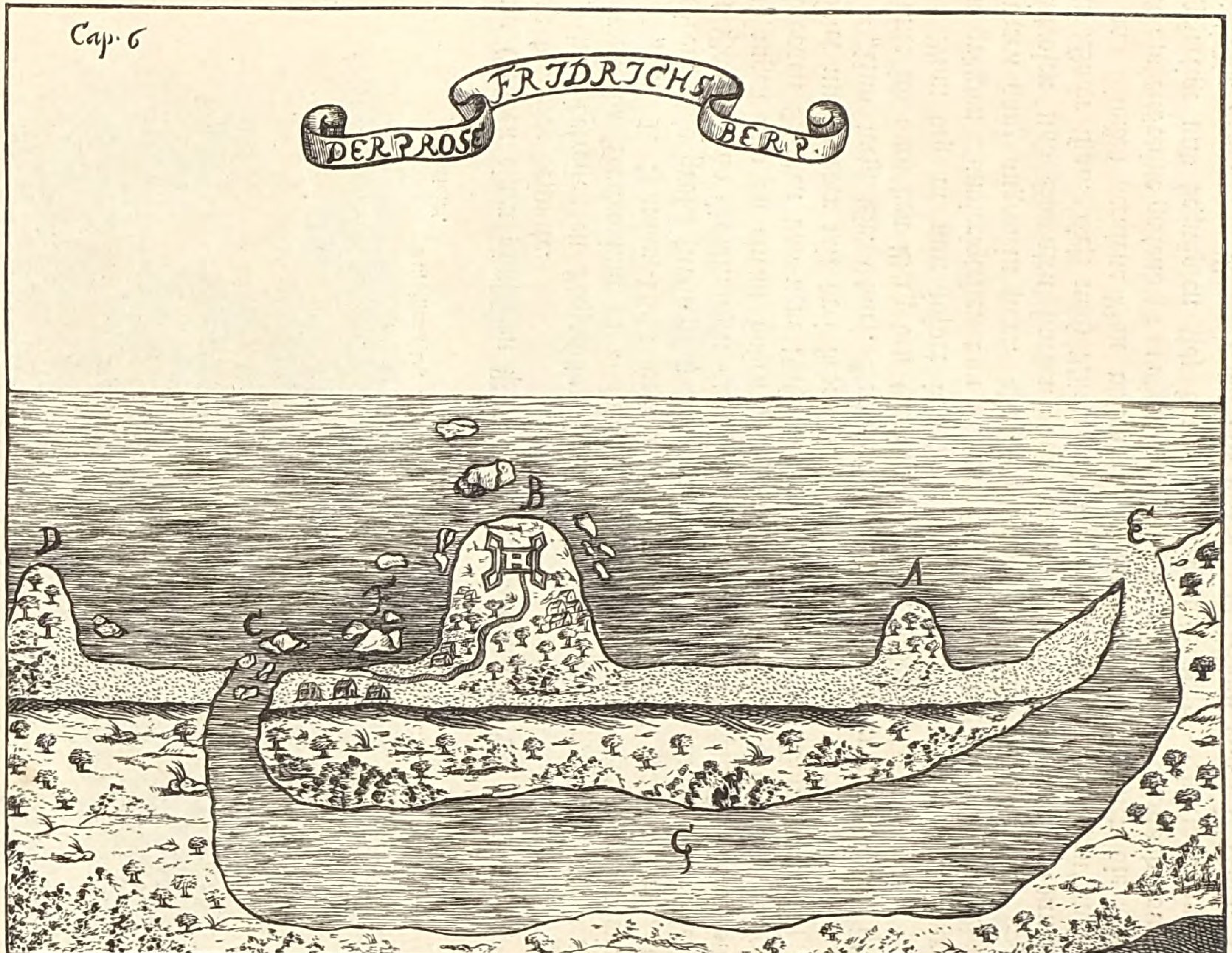
„B Ist der Grosse Fridrichs-„Berg, lieget 4. Ruten „hoch, ist lang 30. Ruten, „Breite 12., der Grund „ist gantz Leimicht, er-„strecket sich bey 5. Ruten „in die See, lieget vom „Munde des Flusses C „1000. Schritt, vom Berge.

„D eine starke halbe Meile, „vom Berge A aber, 2030. „Schritt.

„F Sind die Klippen so beym „Berge liegen.

„E und C sind die zwey „Mündungen des Flusses, „E ist zu Summers-Zeiten „stets trucken, C hat die „Ebbe und Fluht, ist 4 „Ruten breit, und bey „hohem Wasser 6 Schue „tieff, dabey gantz Klip-„picht.

„G Ist der Fluß so zu Win-„ters-Zeiten den Berg „zur Insel macht.“



Der „große Friedrichsberg“, brandenburgisches Fort an der Küste von Guinea. Genaue Nachbildung des Kupfers aus Otto Friedrich von der Gröbens „Guineische Reisebeschreibung. Marienwerder, Gedruckt bei Simon Reinigern. Anno 1694.“

hatte nur fünfzig Weiße und zweihundert armierte Schwarze zur Disposition, aber er zagte deshalb nicht und erwartete mutig den Feind. Dieser zeigte sich jedoch in der Nähe trotz seiner Überzahl wenig gefährlich. Sobald einige Kanonenschüsse gegen die anrückenden Schwarzen abgefeuert wurden, liefen sie davon, und „der Krieg hatte sein Ende," schreibt Gröben, „weil die Mohren nichts weniger als das schwere Geschütz vertragen können."

Damit war Gröbens Aufgabe erfüllt. Er ließ seine Soldaten als Garnison zurück und schiffte sich, selbst noch schwer krank, auf dem „Morian" nach Europa ein, während der „Kurprinz" noch an der Küste verblieb und Sklaven für Westindien einhandelte. Glücklich traf Gröben nach achtzehnmonatlicher Abwesenheit wieder in Berlin ein und wurde vom Kurfürsten für das gute Gelingen seiner Mission mit der Amtshauptmannschaft von Marienwerder und Riesenburg belohnt.

Im nächsten Jahre entstanden noch zwei Forts, „Akkoda" und „Takarari" in der Nähe von Axim, und ebenso ward die Insel Arguin am Senegal erworben und befestigt.

Inzwischen hatte der Kurfürst trotz holländischen Widerspruchs den Hafen von Gretsyl an der Ems besetzt, und es wurde nun Emden zum Sitze der afrikanischen Handelsgesellschaft und zum brandenburgischen Kriegshafen gemacht.

Erstere lieferte jedoch nicht die erwarteten Vorteile, weil die dabei angestellten Beamten zu unredlich waren. Der Kurfürst übernahm sie deshalb selbst, und sie ergab auch anfangs beträchtliche Überschüsse, doch bei seinem Tode fand sich eine so große Schuldenmasse vor, daß sie sowohl wie überhaupt die maritimen Bestrebungen des großen Mannes von seinen nächsten Nachfolgern aufgegeben wurden.

Die Kriegsschiffe verfaulten oder wurden verkauft, Groß Friedrichsberg und die übrigen afrikanischen Kolonieen blieben ohne jede Unterstützung und fielen zuletzt wieder in die Gewalt der Schwarzen. König Friedrich Wilhelm I. trat 1720 sein Recht darauf an die Holländisch-westindische Kompanie für 7200 Dukaten ab.

Damit war die mit so vielen Opfern erkaufte Schöpfung des Großen Kurfürsten vernichtet. Wie ein Meteor war sie am dunkeln, politischen Himmel Norddeutschlands erschienen, hatte eine Zeitlang geleuchtet, freilich ohne zu erwärmen, und war dann wieder im Dunkel der Nacht verschwunden.

Die nächsten hundert Jahre waren politisch nicht dazu angethan, deutsche Seemächtigkeit von neuem in das Leben zu rufen. Friedrichs des Großen umfassender Geist verkannte zwar nicht die Wichtigkeit derselben. Als er in den Besitz Ostfrieslands gelangt war, machte er 1751 Emden zum Freihafen, gründete die preußische Seehandlung und entsandte zur Belebung des Seehandels direkt Schiffe nach China und Bengalen, aber der Kampf auf Leben und Tod, den der große König bald zu führen hatte, lenkte seinen Blick notwendig von diesen Unternehmungen ab, und sie verkümmerten deshalb wieder.

Weniger bekannt dürfte sein, daß während des siebenjährigen Krieges auf dem Stettiner Haff auch ein Schiffstreffen geliefert wurde. Zwar endete es mit gänzlicher Niederlage der preußischen Fahrzeuge, weil sie eine zu große Übermacht gegen sich hatten, war aber deshalb durchaus nicht ruhmlos für die preußische Flagge. Als im Jahre 1758 die schwedische Flotte die Swine bedrohte, wurden

vier Gallioten und vier Fischerfahrzeuge mit Geschützen armiert und zur Beschirmung des Haffs am Repziener Haken stationiert. Fast ein Jahr lang verhinderte diese Flottille das Eindringen der Schweden; am 10. September 1759 bei einer Windstille griffen diese jedoch mit zwölf Rudergaleeren und zwei Bombardier-Gallioten das kleine Geschwader an, und nach zweistündiger tapferer Gegenwehr mußte sich dasselbe ergeben. Wie gekämpft war, ergab der Verlust der Schweden. Sie hatten 120 Mann Tote, eins ihrer Fahrzeuge wurde in Grund geschossen, ein zweites flog mit seiner Bemannung in die Luft, nachdem es in Brand geraten war. Die Namen der preußischen Fahrzeuge waren: „Prinz Heinrich", „König von Preußen", „Jupiter", „Merkur", „Prinz Wilhelm", „Prinz von Preußen", „Mars" und „Neptun". Die braven pommerschen Kapitäne, welche sie befehligten, hießen Brun, Schwarz, Funk, Marquard, Braunschweig, Likfeld, Hanson und Barkhahn und verdienen wohl der Vergessenheit entrissen zu werden.

Napoleons I. Herrschaft hinderte jeden Aufschwung deutschen Seewesens, und erst in den langen Friedensjahren, deren sich Deutschland nach seinem Sturze zu erfreuen hatte, erholte sich der Seehandel, der so lange und so tief daniedergelegen, um mit Beginn der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts einen bedeutenden Aufschwung zu nehmen und sich in der Reihe der seefahrenden Nationen den dritten Platz zu erobern. Bis zu den vierziger Jahren war er zwar schon ziemlich lebhaft geworden, hatte sich aber namentlich von der Ostsee aus nur in engen räumlichen Grenzen bewegt und sich kaum über Europa hinausbewegt.

Nur Hamburg und Bremen, in denen der hanseatische Unternehmungsgeist nicht völlig erstorben war, ließen ihre Flaggen an allen Punkten der Erde wehen, wo Seefahrt getrieben wurde. Die Klugheit und das merkantile Geschick ihrer Kaufleute verschafften überall dem deutschen Namen einen guten Klang.

Obwohl noch keine Kriegsflagge sie schützend deckte, hatten sie es verstanden, sich Vertrauen zu erwerben. Sie erreichten dadurch in fernen Landen oft ebensoviel und mehr als ihre Konkurrenten, denen mächtige Flotten zur Seite standen, und bahnten als Pioniere dem übrigen Deutschland den Weg.

Im fünften Jahrzehnt folgten ihnen viele Hunderte von deutschen Schiffen auf allen Weltmeeren, überall gern gesehen und bevorzugt, selten um Fracht und Verdienst verlegen, und vielleicht wäre unter diesen Umständen der Gedanke an die Gründung einer deutschen Kriegsflotte noch lange nicht aufgetaucht, hätte nicht ein plötzlicher Anstoß von außen, der dänische Krieg von 1848, die Notwendigkeit einer Seemacht deutlich zum Bewußtsein der Nation gebracht.

Als einige Fregatten und Korvetten die deutschen Küsten blockierten, unsere Schiffe fortnahmen und unsern gesamten deutschen Seehandel lahm legten, da fiel es wie ein Schleier von den Augen der Nation, da erst fühlte und erkannte sie ihre gänzliche Wehrlosigkeit zur See und empfand schamvoll den ihr von dem winzigen Dänemark angethanen Schimpf.

Laut ertönte der Ruf nach einer Flotte durch ganz Deutschland. Unter begeistertem Jubel des Volkes entstand sie unter schwarzrotgoldener Flagge, aber wie die deutsche Einheit von damals, so sank auch die deutsche Flotte bald wieder in den Staub.

Als drei ihrer Schiffe, „Barbarossa", „Lübeck" und „Hamburg", im Juni 1849 hinaus gingen, um die unter Helgoland liegenden dänischen Blockadeschiffe anzugreifen und ihre ersten Granaten zischend zur „Valkyrien" hinüberflogen, da fiel ein Kanonenschuß von Helgoland, um die Deutschen zu warnen und ihnen zu notifizieren, daß England das Gefechtsfeld im deutschen Meere als sein Territorium betrachte.

Wenige Tage darauf erklärte Lord Palmerston, wenn sich noch einmal Fahrzeuge mit schwarzrotgoldener Flagge auf offenem Meere sehen ließen, so würden englische Schiffe sie als Piraten aufbringen.

Wahrlich einer solchen Schmach gegenüber war es das beste, die deutsche Flotte zu verkaufen!

Aber wie vor zweihundert Jahren Kurbrandenburg in trüber Zeit, so übernahm es jetzt das in dem deutschen Elend allein fest und kraftvoll dastehende Preußen, eine Seemacht in das Leben zu rufen, und es fand auch im eigenen Lande den richtigen Mann dazu. Ein Nachkomme des Großen Kurfürsten, Prinz Adalbert von Preußen, der die maritimen Bestrebungen seines großen Ahnherrn voll begriffen und sich zu eigen gemacht hatte, trat an die Spitze.

Wohl waren auch ihm die Umstände nicht günstig, die Mittel sehr beschränkt, die von allen Seiten sich häufenden Schwierigkeiten sehr groß, aber unbeirrt, stetig vorschreitend, der Sache enthusiastisch hingegeben und sie mit höchstem Ernst und voller Liebe erfassend, legte der Prinz den Gründstein zur jetzigen deutschen Flotte.

Was sie heute ist, das dankt sie ihm. Die Erziehung des Personals, welches gegenwärtig ihre Seele und ihren Wert ausmacht, ist sein Werk; seine Nachfolger haben nur auf den Grundlagen weitergebaut die von ihm geschaffen waren.

Ihm dankt Deutschland Großes. Durch seinen leider zu früh erfolgten Tod hat es viel verloren. Ehre seinem Andenken.



Prinz-Admiral Adalbert.



Einleitung.

Seit drei Jahrzehnten ist in Deutschland ein lebhaftes Interesse für maritime Angelegenheiten erwacht. Der Geist der alten Hansa regt sich nach jahrhundertelangem Schlummer. Er ruft in seinem Volke die Erinnerung an jene ruhmvolle Zeit wach, wo deutsche Eichenkiele stolz als Herrscher die Meere durchfurchten und England mit schwerem Golde Frieden von ihnen erkaufen mußte.

Schon einmal hat derselbe Geist unser Volk an seine weltgeschichtliche Mission gemahnt, als der rote Adler im weißen Felde seine Schwingen über dem blauen Wasser entfaltete; doch die rechte Zeit war noch nicht gekommen.

Als das helle Auge des Großen Kurfürsten erlosch, nahm auch der rote Aar trauernd seinen Flug vom Meere zurück zur Felsenburg. Friedrich Wilhelm allein hatte die Mahnung verstanden, aber nicht das deutsche Volk. Die Raben kreisten noch um den Kyffhäuser.

Fast zwei Jahrhunderte sind seitdem dahin geschwunden. Der Geist, welcher die ganze alte Geschichte unseres Volkes charakterisiert, der Geist der überfließenden Kraft und Tüchtigkeit, der so lange nur andern Nationen als Material gedient, hat wiederum laut sein Dasein verkündet. Er hat seinen Beruf zur Geltung unter den Völkern ausgesprochen, und diesmal ist seine Stimme von ganz Deutschland vernommen. Der Donner von fünfzig blutigen Schlachten hat die letzten Raben verscheucht, und der alte Kaiser Barbarossa darf sein müdes Haupt zur ewigen Ruhe betten. Er hat endlich einen würdigen Erben gefunden, unter dem das deutsche Reich stark und mächtig erblühet ist, wie einst.

Der Adler hat den Felsenhorst verlassen und schwebt wieder über der blauen Tiefe, um den fremden Völkern Kunde zu geben, daß ein neues Deutschland entstanden ist.

Am 1. Oktober 1867 ging die norddeutsche Marine aus der preußischen, am 18. Januar 1871 die deutsche Reichsmarine aus der norddeutschen hervor. In ihrer Flagge verschmelzen sich Preußen und der Hansa Farben zur schwarz-weiß-roten Trikolore, dem Sinnbilde deutscher Kraft und deutschen Unternehmungsgeistes.

Mit ihrer Entstehung ist ein langgehegter Wunsch patriotischer und strebsamer Männer unseres Volkes in Erfüllung gegangen; in ihr hat nach zwanzigjährigem Ringen das nationale Streben nach einer Geltung zur See Ausdruck gefunden.

Es ist eine eigentümliche Erscheinung, daß dieses Streben sich gerade im Innern des Landes am lebhaftesten bekundet, wo man mit den thatsächlichen Verhältnissen des Seewesens fast gänzlich unbekannt ist. Der bei weitem größte Teil derjenigen, welche für eine deutsche Flotte die regsten Sympathieen fühlen, hat in seinem Leben weder ein Schiff noch die See gesehen.

Die große Bedeutung unserer Handelsschiffahrt, welche sich in den letzten Dezennien zu dem dritten Range unter den seefahrenden Nationen aufgeschwungen, ist ihnen fremd, und die Vorstellungen, welche sie sich von einer Flotte machen, sind sehr unklarer Natur. Wenn trotzdem der Ruf nach einer Kriegsmarine immer allgemeiner aus dem Volke erschallte, so ist das ein Beweis für die Einsicht von der Notwendigkeit und Bedeutung einer solchen und von dem Vorhandensein der Kraft, dasselbe zur See zu leisten, was zu Lande vollbracht ist, der Kraft, welche die Grundbedingung aller Seetüchtigkeit bildet. Ja, wir können vielleicht noch weiter gehen zu der Behauptung, daß gerade unser Volk nach seiner sittlich ernsten, nachhaltigen und romantischen Veranlagung einen besondern Beruf als Seevolk hat und daß deshalb das allgemeine Verlangen nach einer Kriegsmarine die unmittelbare Kundgebung der Liebe zu diesem Berufe ist.

Die unglückliche politische Zersplitterung unseres Vaterlandes, welche hauptsächlich die Schuld daran trug, daß dasselbe keine Geltung zur See erlangen

konnte, hat aufgehört. Deutschland ist ein großes einiges Reich geworden, und durch das Wachstum und die Leistungen seiner Flotte wird es der Nation den seemännischen Wert der Deutschen zum vollen Bewußtsein bringen.

Unzweifelhaft kann es aber nur dazu beitragen, dies Bewußtsein zu zeitigen und die Sympathieen für unser Seewesen, das einen so bedeutenden Faktor für den nationalen Wohlstand und die Machtstellung Deutschlands bildet, zu erhöhen, wenn dasselbe in geeigneter Weise dem Volke näher gebracht und ihm davon eine klarere Anschauung gegeben wird, als es bisher der Fall gewesen ist.

Wenngleich die Presse den nautischen Angelegenheiten seit einiger Zeit unverkennbar ein größeres Interesse widmet als früher, und sachkundige Männer bestrebt gewesen sind, die darüber verbreiteten irrigen Ansichten zu berichtigen, so vermochten derartige zerstreute Äußerungen dem Laien doch kein anschauliches, verständliches Bild von dem Wesen, der Einrichtung und der Bedeutung eines Schiffes oder einer Flotte mit ihren Details zu geben. Es ist einmal Gründlichkeit unseres Volkes Art. Man will genaue Einsicht in die Beschaffenheit einer Sache haben, bevor man sie mit hingebender Liebe ergreift. Soll es nicht bei dem bloßen Räsonnement über Marine, Seewesen und deren Ziele bleiben, soll beides ein wirkliches Recht an die Liebe des Volkes gewinnen, so muß es ihm näher gebracht, ihm gründlich dargelegt werden. Es ist dies auch in anderer Hinsicht wünschenswert. Bei den bedeutenden Kosten, welche die Anschaffung und Unterhaltung einer Marine dem Lande auferlegt, ist es für den Volksvertreter ebenso wesentlich, einen richtigen Begriff von derselben, ihren Einzelheiten, dem Bau, der Ausrüstung und der Bemannung zu erhalten, als es für die Eltern, deren Söhne sich jetzt so vielfach dem Seewesen widmen, und für diese selbst wichtig ist, den schwankenden Boden näher kennen zu lernen, dem die Knaben ihre Zukunft anvertrauen, auf dem sie in der ernsten Schule des Lebens und in unausgesetztem Kampfe mit den Elementen zu Männern reifen, Körper und Geist stählen sollen.

Endlich aber bietet das Seewesen für jeden Gebildeten so viel des Belehrenden und Interessanten, daß ein näheres Eingehen auf dies Gebiet, auf dem sich die Macht des menschlichen Genies in großartigster Weise offenbart, nicht nur ein vorübergehendes Vergnügen, sondern eine dauernde Befriedigung gewähren wird.

In der Überzeugung, daß mithin eine Darstellung, wie ich sie in den nachfolgenden Blättern zu geben versucht, allen denen, welche sich für maritime Angelegenheiten interessieren, willkommen sein wird, bin ich bemüht gewesen, den reichen Stoff zu einem abgerundeten Ganzen zusammenzufassen und mit Weglassung alles Unwesentlichen dem Leser ein wahrheitsgetreues, allgemeinfaßliches Bild der Marine und des Seelebens zu geben, das ihn befähigen wird sich ein richtiges Urteil darüber zu bilden.

Bau und Ausrüstung.

Der Bau der Kriegsschiffe.



Seitdem der menschliche Geist auf den Bahnen höherer Kultur wandelt, hat er wohl wenige so glänzende Triumphe gefeiert, wie in der Erfindung des modernen Kriegsdampfschiffes. Es bekundet vor allem die großartige Macht, die Intelligenz und Wissenschaft ihm verleihen, mit deren Hilfe er scheinbar Unmögliches leistet und die Elemente sich unterthänig macht. Es erfüllt uns mit bewunderndem Staunen, wenn wir darüber nachdenken, welche Geheimnisse der Natur zu ergründen, welche Schwierigkeit zu besiegen, welche verschiedenartige Kräfte zu schaffen und zu entwickeln waren, ehe sich die Möglichkeit bot, ein Schiff zu konstruieren, das mit fast unbegreiflicher Regelmäßigkeit und Sicherheit Ozeane durcheilt, unbekümmert um Wogen und Sturm, die vergebens seinen Lauf zu hemmen suchen und deren furchtbare Gewalt unschädlich von dem winzigen Menschenwerke abprallt.

Es wird deshalb dem Laien erwünscht sein, den Bau eines solchen Schiffes von Anbeginn zu verfolgen und die Gliederung seiner einzelnen Teile zu dem Ganzen zu beobachten, das, größte Stärke und Widerstandsfähigkeit mit vollendetstem Ebenmaß feingeschnittener Formen vereinigend, zugleich stolz und schlank die schäumenden Wellen teilt, um entweder auf friedlicher Mission als Träger der Kultur Handel und Verkehr zu vermitteln, oder als furchtbares Kriegsinstrument Tod und Verderben auf den Feind zu schleudern.

Die Aufgabe dieses Buches ist die Darstellung der deutschen Kriegsmarine; ich lege deshalb meinen Schilderungen stets das Kriegsschiff zu Grunde. Der Leser wird jedoch gleichzeitig dadurch ein Bild aller Schiffe und damit des

ganzen Seewesens erhalten, wenn er von der Armatur und den damit im Zusammenhange stehenden militärischen Einrichtungen absieht und berücksichtigt, daß Kriegsschiffe sorgfältiger und solider gebaut werden müssen, als Schiffe der Handelsmarine.

Bevor ich jedoch zu dem Bau selbst übergehe, sei es mir gestattet, den Leser über die Werft d. h. über die Stätte zu führen, wo der Bau stattfindet.

Wie es die Natur der Sache bedingt, muß die Werft unmittelbar am Hafen liegen. Ihre Ausdehnung, die Größe und Zahl ihrer Etablissements und Magazine richten sich natürlich nach der Größe der Flotte und Bedeutung des Kriegshafens selbst; die Grundzüge der Einrichtung bleiben jedoch stets ziemlich dieselben.

Der Bau und die Reparaturen von Kriegsschiffen erfordern wegen der Zwecke der letzteren in allen ihren Teilen das beste Material, die größte Sorgfalt bei der Bearbeitung und die beste Kontrolle eines in dieser Beziehung gutgeschulten und durchaus zuverlässigen Aufsichtspersonals.

Ein krankes Stück Holz, eine schlecht verbolzte Planke, eine nachlässig angebrachte Eisenplatte können unter Umständen das Schiff in die kritischste Lage bringen, seinen Verlust nach sich ziehen und dadurch den Streitmitteln des Landes und diesem selbst großes Unheil zufügen.

Ebenso verhängnisvoll kann der Umstand werden, wenn im Gefecht oder anderweitig beschädigte Kriegsschiffe durch augenblicklichen Mangel an Material und Arbeitskräften nicht so schnell wie irgend möglich wieder in see- und kampfbereiten Zustand zu setzen sind.

Diese Rücksichten haben deshalb die Marinen bewogen, ihren Bau- und Reparaturwerften eine größere Ausdehnung zu geben und sie so einzurichten, daß sie möglichst unabhängig von der Privatindustrie Bauten und Reparaturen auf das schleunigste und beste mit eigenen Kräften ausführen und jeden Verlust an Inventar und Material aus vorhandenen Vorräten sofort ergänzen können.

Dies bedingt natürlich eine große Zahl und Verschiedenheit von Werkstätten, Maschinerieen und Magazinen, deren Betrieb wieder bedeutende Menschenmengen beschäftigt, und eine Kriegswerft bietet deshalb dem Besucher ein ebenso interessantes wie vielseitig belehrendes Bild.

Treten wir durch das Hauptthor, so werden wir zunächst durch einen Marinekonstabler empfangen. Diese Konstabler bilden die Werftpolizei, der die Sicherung gegen Feuersgefahr und Diebstähle, die Kontrollierung der Lokalitäten und Arbeiter in dieser Richtung, die Aufrechterhaltung der Ordnung und die Geleitung der Fremden obliegt.

Dem Konstabler gegenüber legitimieren wir uns durch die vorher gelöste und zum Werftbesuch berechtigende Einlaßkarte, durch die wir gleichzeitig 50 Pfennig zur Marinearmenkasse beigesteuert haben.

Wir passieren sodann das dem Hauptthor gegenüberliegende Werftverwaltungsgebäude, in dem sich verschiedene Büreaus befinden. Wir haben jedoch weder Muße noch Neigung, uns in das Studium der theoretischen Werftverwaltung zu vertiefen, und der äußere Apparat bietet nicht viel Abweichendes von dem anderer Behörden.

Lange Korridore, Akten schleppende Ordonanzen, Akten heftende Büreaudiener, kritzelnde Federn und viereckige, kahl und ernst aussehende Zimmer, ohne feineren Komfort, von dem Fiskus ein abgesagter Feind zu sein scheint — das sind die Attribute des Gebäudes.

Wir werfen deshalb nur einen flüchtigen Blick auf das, wenn auch in strengem Nützlichkeitsstil aufgeführte, so doch immer imposant erscheinende Gebäude und richten unsere Schritte zunächst nach der Wasserseite, wo ein riesenhafter Kran die Blicke auf sich zieht. Es ist der Mastenrichter, mit dem die Masten und andere schwere Gewichte, wie die Kessel 2c. der Maschinen in die Schiffe gesetzt werden. Seine beiden Füße stützen sich auf die Kaimauer und streben 60 Meter in die Lüfte. Er hängt mit seiner Spitze etwas nach vorwärts geneigt über das Wasser, und entsprechende Taue stützen ihn nach rückwärts, oder er besitzt nach neuester Konstruktion statt deren einen dritten Fuß, in dessen unterem hohlen Ende sich eine mächtige durch Maschinerie zu drehende Schraube bewegt. Vermittelst derselben läßt sich der Fuß verkürzen oder verlängern und dadurch der ganze Kran perpendikulär stellen oder nach vorn überneigen. Von dem Querstück, das oben die beiden Füße miteinander verbindet, schweben mächtige Flaschenzüge zum Heben der Lasten herab, und eine Dampfmaschine treibt die Winde, um welche sich die ziehenden Taue legen.

In früheren Zeiten machte man die Füße dieser Mastenrichter aus Holz, jetzt werden sie aus hohlen eisernen Cylindern gefertigt, die bei gleicher Stärke eine bedeutend größere Leichtigkeit und Dauer haben. Eine von den verschiedenen Werkstätten und Magazinen kommende Eisenbahn führt die zu hebenden Gegenstände bis an die Hafenmauer, sie werden in Ketten geschlungen, man hakt den Flaschenzug, auf einen Wink setzt sich die Maschine in Bewegung und der Mast oder Kessel, von 30—40000 Kilogramm Gewicht, steigt, von der geheimnisvollen Kraft des Dampfes gehoben, schnell und gleichmäßig in die Höhe, um sich ebenso sicher und geräuschlos in das darunter geholte Schiff zu senken. Der Druck eines Mannes an einem Hebel der Maschine genügt, um die Bewegung der kolossalen Last zu regulieren, wozu noch vor wenigen Jahrzehnten Hunderte von Menschenkräften erforderlich waren, und wir stehen bewundernd vor dem Genius des Menschen, der die Elemente sich zu solchen Zwecken dienstbar machte. Außer diesem Mastenrichter am Lande sehen wir in der Nähe auf dem Wasser noch ein schwimmendes Exemplar desselben. Von derselben Konstruktion und Größe steht dieser Kran auf einem quadratähnlichen Unterbau von angemessener Tragkraft und wird entweder von Dampfschiffen geschleppt oder durch eine eigene Maschine bewegt, um den draußen auf der Reede liegenden Schiffen schwere Lasten zuzuführen oder abzunehmen, wenn Umstände verhindern, sie zu diesem Zweck in den innern Hafen zu bringen.

Einige hundert Schritt weiter erblicken wir eine Reihe hoch überdachter Plätze. Es sind dies die Hellinge oder die Flächen, auf denen die Schiffe gebaut werden. Das Wort stammt aus dem alten Niederdeutschen und bedeutet, wie noch jetzt im Holländischen, eine geneigte Ebene.

Die Helling ist nun auch eine solche gegen die Wasserfläche geneigte, eventuell

mit Bohlwerk oder Steinplatten belegte Ebene, welche auf einem Rostwerk von kreuzweis übereinander gezapften (verkämmten) eichenen Balken ruht, die, wo es weicher Boden erforderlich macht, noch durch Grundpfähle unterstützt werden.

Der vordere, unter Wasser liegende Teil, die Vorhelling, welche eine für das schwimmende Schiff ausreichende Tiefe besitzt, wird von solidem Mauerwerk eingefaßt, und dort, wo sie gegen den Hafen abschneidet, durch ein schwimmendes Thor, das annähernd die Form eines Schiffsrumpfes hat, geschlossen. Letzteres paßt genau zwischen die Mauern, wird schwimmend an Ort und Stelle gebracht, dann mit Wasser gefüllt und dadurch so weit gesenkt, bis es auf den Boden der Vorhelling stößt. Das in der Helling befindliche Wasser läßt sich mit einer dazu vorhandenen Dampfmaschine auspumpen und die erstere sich trocken legen, während der äußere Wasserdruck das Thor scharf gegen die Vorhelling preßt und diese wasserdicht abschließt. Sie hat eine ungefähre Steigung von 4—6 Zentimeter auf 1 Meter ihrer Länge, und in ihrer Mittellinie ist eine Reihe schwerer Eichenklötze plaziert, welche als Unterlage für den Kiel der zu erbauenden Fahrzeuge dienen. Diese Unterlagen führen den Namen Stapelklötze, und von ihnen leitet sich der Ausdruck: ein Schiff steht auf oder läuft vom Stapel.

Wir zählen drei bis vier solcher Hellinge von verschiedenen Abmessungen, 80—130 Meter lang, 20—25 Meter breit und etwa 20 Meter hoch überdacht. Das Dach wird nur an den Seiten von Gebälk getragen, vorn und hinten ist die Helling offen. Sie soll offenbar nur von oben gegen Sonne und Regen geschützt werden, aber der Luft überall freien Durchgang gestatten, um das zum Bau verwandte Holz möglichst gut auszutrocknen und damit alle Fäulniskeime ersticken.

Sämtliche Hellinge sehen wir mit Schiffen in verschiedenen Baustadien besetzt. Dort jene schlanke Korvette ist ihrer Vollendung nahe. In wenigen Wochen wird sie vom Stapel laufen, und wir wollen es nicht versäumen, dem interessanten Schauspiele beizuwohnen.

Ihre feingeschwungenen Linien gefallen selbst dem Auge des Laien wohl, den Seemann aber erfüllen sie mit innerem Behagen. Es steigt in ihm der Wunsch auf, auf diesem Fahrzeuge ein Kommando zu erhalten, und in dem Gedanken feiert er schon jetzt im Geiste stille Triumphe. Ein Schiff mit so feinen graziösen Linien muß ja unbedingt allen andern vorbeilaufen, und das ist immer ein großer Stolz für den Seemann, wenngleich es gar nicht sein, sondern des Baumeisters Verdienst ist.

Neben ihr steht ein Panzerschiff auf Stapel. Es ist ebenfalls eine Korvette, und auch sie zeigt schöne Linien, aber ein gewisses Etwas unterscheidet sie unvorteilhaft von dem ungepanzerten Schiffe. Wir vermissen die gefällige Leichtigkeit, die uns bei der schlanken Schwester unwillkürlich entgegentrat. In der Erscheinung der letzteren liegt etwas Feines und Weibliches, ja man möchte sagen, Poetisches. In ihrem Elemente können wir sie uns nur, wie eine Nymphe, graziös dahin schwebend und mit den kristallenen Fluten scherzend und tändelnd denken. Wir vergessen bei ihrem Anblick gänzlich den Zweck, für den sie gebaut;

die aus den Stückpforten hervorblickenden Kanonen erscheinen nicht wie todbringende Waffen, sondern wie ein Zierat, mit dem sich die flüchtige Schöne geschmückt, und es würde unserm Gefühle widerstreben, trüge ein solches Schiff einen andern, als einen weiblichen Namen.

Die Holzkorvette ist eine Minerva. Nur im Kriege zückt sie den Speer, im Frieden dagegen wirkt sie zum Wohl der Menschheit. Mit leichtem Fuß eilt sie über Ozeane, um entfernte Völker miteinander zu verknüpfen und ihren geistigen Ruhm zu fördern, das Panzerschiff dagegen ist Mars, dessen ernstes Antlitz nur auf Kampf sinnt und auf das der Friede kein Lächeln zu zaubern vermag; der starre Eisenpanzer, mit dem er seine muskulösen Glieder umhüllt und den er nie ablegt, gestattet keine freie elastische Bewegung. Schwer ruht sein Leib auf dem Wasser; seiner Stärke sich bewußt verschmäht das Panzerschiff den Wogen auszuweichen, und trotzig bricht es mit scharfem Sporn seine Bahn durch sie. Es spricht gewaltige Kraft aus seinem Äußern, aber vergebens suchen wir nach einem freundlichen Zuge. Kalt und ernst starrt der Panzer uns entgegen, und die Mündungen der schweren Geschütze ragen drohend aus den Kasematten oder Türmen hervor.

Wir bewundern das Schiff, aber es erfreut uns nicht, und wir wenden unsere Schritte zur dritten Helling, wo eine Brigg aufgesetzt ist. Es ist ein kleines Ding, kaum halb so lang wie die Korvetten, auch im Bau noch nicht weit vorgeschritten. Man ist eben dabei beschäftigt, ihr kunstgerecht noch einige Rippen in die Taille einzufügen, und wir können uns deshalb noch keinen richtigen Begriff von ihrer zukünftigen Gestalt machen. Dürfen wir aber nach einer in Reparatur an der Werft liegenden Schwester urteilen, deren Kleid ausgebessert wird, das sie sich in einem etwas heftigen Tanz mit Äolus beschädigt, so wird sie dereinst ein ganz schmuckes Fahrzeug werden, das wie eine Möwe auf dem Wasser liegt. Nun wir begegnen ihr wohl später einmal wieder und sehen sie uns dann etwas genauer an. Heute wollen wir nur im Vorübergehen bemerken, daß diese Briggs — kleine Fahrzeuge mit zwei Masten — vor einigen vierzig Jahren in den Marinen noch stark vertreten waren und manche schöne Kriegsthat vollführt haben. Einen besondern Ruhm hat sich unter andern im Anfang dieses Jahrhunderts die dänische Kriegsbrigg St. Croix erworben. Sie wurde längere Zeit von zwei englischen Fregatten gejagt und endlich von ihnen in die Mitte genommen. Das kleine Ding wollte sich aber nicht ergeben und fing an mit seinen paar Böllern ganz ernsthaft zu schießen. Die Engländer rückten ihr immer näher auf den Leib und gaben ihr, aufgebracht durch den Widerstand, Lage um Lage aus ihren Breitseiten. Obgleich nun die damaligen Kanonen lange nicht so gefährlich waren wie heutzutage, wäre die Brigg trotzdem verloren gewesen, wenn sie sich nicht durch Schlauheit geschickt aus der schlimmen Affaire gezogen hätte.

Das energische Feuer der Engländer erzeugte bei der flauen Brise einen dichten Pulverdampf, aus dem nur noch die Mastspitzen sichtbar hervorragten. Diesen Umstand benutzte die Brigg, um sich durch Umstellung der Segel unbemerkt rückwärts treiben zu lassen. Die Engländer, welche gegenseitig ihre Mast-

spitzen für die der Brigg hielten, rückten von beiden Seiten einander immer näher und feuerten, um den hartnäckigen Widerstand des Feindes zu brechen, immer heftiger auf einander los. Als sie endlich auf Pistolenschußweite ihren Irrtum erkannten und der Pulverdampf sich verzogen hatte, sahen sie die kleine schlaue Brigg in weiter Ferne unter vollen Segeln davon eilen. Die Fregatten hatten sich selbst derart zerschossen, daß sie ihr nicht zu folgen vermochten und zähneknirschend es ertragen mußten, als das winzige Schiffchen höhnisch mit der Flagge winkte.

Doch der Motor „Dampf" hat in der Marine viele Schiffsklassen pensioniert und so auch die Briggs. Die vorhandenen Repräsentanten dieser Gattung dienen nur noch als Schulschiffe für Schiffsjungen, auf denen letztere während des ersten Jahres ihre seemännische Ausbildung erhalten, und insofern spielen sie allerdings in der Marine immer noch eine wichtige Rolle. Für diese Zwecke eignen sie sich wegen ihrer kleinen Dimensionen und sonstigen guten Eigenschaften vortrefflich. Sie sind zwar keine Schnellläufer, indessen vorzügliche Seeschiffe, die alle Meere befahren können, und die Jungen werden trefflich auf ihnen geschult.

Das Fahrzeug auf der vierten Helling hat eine eigentümliche Gestalt. Vorder- und Hinterteil sind fast gleich geformt, aber für das Auge unschön und plump. Nachdem wir den künstlerisch vollendeten Schnitt der übrigen Schiffe gesehen, will uns dieser gar nicht gefallen. Er erinnert uns lebhaft an die schwerfälligen holländischen Küstenfahrer, die Kuffen, die es mit dem günstigsten Winde vielleicht bis zur Schnelligkeit eines Postwagens bringen und dann sich alle Augenblicke rechts und links verwundert umschauen, ob es auch wirklich wahr ist, daß sie so schnell laufen.

Nun freilich, das auf Stapel stehende Schiffe soll auch gar nicht laufen. Seine Bestimmung ist, während seiner Lebensdauer stets an derselben Stelle zu liegen und sie nur zu verlassen, wenn die äußerste Not es gebietet.

Es ist auch ein Kriegsschiff und wird mit Geschützen armiert, aber es soll nicht gegen menschliche Feinde, sondern gegen die Elemente kämpfen; seine Kanonen werden nicht abgefeuert, um zu vernichten, sondern um zu erretten.

Dort, wo unsere großen Ströme sich in das Meer ergießen und die von ihnen mitgeführten Sedimente zu gefährlichen Sänden und Riffen ablagern, an denen sich die Brandung schäumend und donnernd bricht — dort ist sein Platz.

Wie auch der Nordsturm heult und die tosenden Wellen peitscht, die turmhoch heranrollend alles Menschenwerk zu vernichten drohen — es darf seine Stelle nicht verlassen. Es muß ausharren in Sturm und Nacht, denn sein Fliehen würde Hunderten von Schiffen den Untergang, Tausenden von Menschen ein feuchtes Grab in dunkler Meerestiefe bereiten, denen jetzt das Licht an der Spitze seines Mastes als rettender Stern aus Not und Gefahr erscheint.

Es ist ein Feuerschiff, das wir hier bauen sehen, und es soll die Schiffe vor den heimtückischen Untiefen warnen, die den Weg zum sichern Hafen gefährden. Es wird rot gestrichen und führt große Korbbälle in den Mastspitzen, um bei Tage weithin sichtbar und kenntlich zu sein. Mit Sonnenuntergang zündet es Laternen an, deren hellstrahlender Schein so manches hartbedrängte Schiff vor

sicherem Untergange bewahrt, und im Nebel warnt es durch Glockengeläute, Nebelpfeife oder Kanonenschüsse.

Die anscheinend plumpen Formen sind notwendig, damit es seine humane Aufgabe erfüllen kann und nicht selbst als Opfer von den Wellen begraben wird. An der Rundung des Bugs zerteilen sich machtlos die anstürmenden Wogen, die Stärke der gewaltigen Ankerkette spricht der Wut der Brandung hohn, und vergebens müht sich der Sturm, den schweren Anker aus dem Grunde zu heben, in den er sich tief versenkt hat.

Nur bei heftigem Eisgang verläßt das Feuerschiff seine Station, diesem Feinde ist es nicht gewachsen; aber sobald die ersten Frühjahrslüfte die Schollen zerbröckeln und die Schiffahrt in den Flüssen möglich ist, wird es wieder hinausbugsiert auf seinen öden Platz, um seine segenbringende Mission weiter zu führen.

Unweit der Hellinge und parallel wie diese an der Wasserseite gelegen erblicken wir die Trockendocks. Es sind große ausgemauerte Bassins, zur Aufnahme reparaturbedürftiger Schiffe bestimmt. Je nach dem Tiefgange der aufzunehmenden Schiffe liegt ihre Sohle 7—10 Meter unter der mittleren Fluthöhe oder, wo keine Ebbe und Flut herrscht, wie z. B. in der Ostsee, unter dem mittleren Wasserstande. Sie werden wie die Hellinge durch Pontons geschlossen und durch Dampfmaschinen ausgepumpt.

Die Docks sind Einrichtungen neuerer Zeit und allgemein erst in diesem Jahrhundert in Aufnahme gekommen, während die Hellinge bis in die früheste Zeit des Schiffbaues hinaufreichen. Sie werden wie letztere auch zu Neubauten benutzt, meistens jedoch nur zu Reparaturen unter der Wasserlinie. Früher mußte man beschädigte Schiffe ebenfalls auf die Helling ziehen, indem man eine Art Schlitten unter den Rumpf brachte, auf welchem dieser eine Stütze fand, und sie dann durch Hilfe von starken Flaschenzügen und Winden auf das Land schleppte. Dieser Prozeß war jedoch sehr schwierig und zeitraubend, weil man die Schiffe zuvor möglichst erleichtern mußte, und außerdem strengte er letztere ungemein an.

In das Dock schwimmt das Fahrzeug dagegen, so groß es auch sein mag, ohne alle Anstrengung mit voller Ladung und Ausrüstung, senkt sich beim Ablassen oder Auspumpen des Wassers ganz allmählich auf die zuvor vorbereiteten Stapelklötze genau in die ihm bestimmte Lage und wird je nach dem fallenden Wasser abgestützt. Nach erfolgter Reparatur läßt man das Wasser einströmen und das Fahrzeug schwimmt fertig für See wieder hinaus.

In manchen Häfen, wo die Anlage fester Docks auf Terrainschwierigkeiten stößt, hat man statt ihrer schwimmende, große viereckige Kasten, früher von Holz, jetzt aber allgemein von Eisen, deren Boden und Seiten mit Luftbehältern versehen sind. Durch Öffnung von Schleusenthüren und Einlassen von Wasser senkt man das Dock, läßt das Schiff hinein, schließt die Thüren und pumpt das Wasser aus. Die Schwimmkraft des Docks und seiner Luftbehälter hebt dann das ganze Gebäude an die Oberfläche, und das in ihm befindliche Schiff steht trocken.

Ein solches eisernes schwimmendes Dock, das für Schiffe von der Größe gedeckter Korvetten ausreicht, besitzt unsre Marine im Hafen von Swinemünde. Es ist von Borsig in Berlin gebaut, in Stettin zusammengesetzt, wurde im Juni 1871 durch die Panzerfregatte „Kronprinz" von Swinemünde nach Kiel, 1879 durch die Panzerfregatte „Preußen" aber wieder nach Swinemünde zurückgeschleppt, um für die Handelsmarine nutzbar gemacht zu werden, nachdem die gemauerten Docks des Kieler Kriegshafens vollendet waren.

Eine so große Erleichterung die Docks für die Reparatur an Schiffen bieten, verursacht ihre Benutzung immerhin Kosten, die oft in gar keinem Verhältnisse zu den Schäden selbst stehen.

Hat sich z. B. am Schiffsboden eine Platte des Kupferbeschlags gelöst, so muß dieser Schaden notwendig ausgebessert werden, weil sonst das Wasser bei der Fahrt des Schiffes sich hinter die Platte setzen, einen großen Teil der übrigen abreißen und dadurch den Boden des Schiffes dem Anwuchs von Muscheln 2c. oder dem Wurmfraß aussetzen würde. Da die Reparatur selbst aber vielleicht nur eine Stunde Zeit beansprucht, so ist sie mit 1500—1800 Mark, welche das Docken großer Schiffe immerhin kosten kann, mindestens hundertmal zu teuer bezahlt, und man hat deshalb schon von jeher auf Mittel gesonnen, welche einzelne Menschen befähigen, dergleichen Arbeiten unter Wasser auszuführen. Erst der neuesten Zeit war es jedoch vorbehalten, dies Problem in der gewünschten Weise zu lösen, und bei unserm Besuche der Werft wird uns selbst die Gelegenheit geboten, den Erfindungsgeist des Menschen auch nach dieser Richtung hin zu bewundern.

In unmittelbarer Nähe des Docks sehen wir ein kleines Pumpwerk aufgestellt, das von zwei Menschen mit Leichtigkeit gehandhabt wird, während ein dritter die Schnelligkeit der Bewegungen durch Befehle reguliert. Unser Begleiter erklärt auf unsere Frage nach der Bestimmung dieses Pumpwerks bereitwilligst, daß dasselbe zu einem Taucherapparat gehöre, in dessen Gebrauch soeben an verschiedene Seeleute Unterricht erteilt werde. Wir eilen schnell an die Kaimauer, um uns das interessante Schauspiel in der Nähe zu betrachten, erblicken vorerst aber nichts als die erwähnte Luftpumpe, von der ein Guttaperchaschlauch in das Wasser führt, während bald hier bald dort aus der Tiefe Luftblasen emporsteigen. Wir warten über eine Viertelstunde, schon wird uns die Zeit lang, da schießt plötzlich eine braune unförmliche Masse herauf an die Oberfläche. Es ist der Taucher, der inzwischen einen Spaziergang unter den am Kai liegenden Schiffen gemacht und auf ein Signal seines Lehrmeisters heraufkommt, um neue Instruktionen zu empfangen. Er bietet ein wunderbares Bild und würde ohne die sichtbaren Arme kaum als Mensch zu erkennen sein. Den Kopf deckt eine Art Helm von Metall, in welchen vor das Gesicht ein starkes und mit Schutzgitter versehenes Glas eingesetzt ist. Auf dem Rücken trägt er einen eisernen Tornister, und der ganze Körper steckt in einem wasserdichten Lederanzuge, der zugleich gegen die Kälte schützt und unten in schwere Schuhe mit Bleisohlen endet, während die Ärmel an den Handgelenken durch Gummibänder fest anschließen und das Halsloch mit einem Metallringe luftdicht an den Helm geschraubt wird.

Der Taucher führt allerlei Manöver aus, legt sich auf den Rücken, schwimmt oder steht ruhig im Wasser, bis zur Brust über demselben. Jetzt öffnet er ein Ventil am Helm und verschwindet eben so plötzlich, wie er emporgekommen, wieder in die Tiefe. Die aufsteigenden Luftblasen zeigen uns, an welcher Stelle des Grundes er sich befindet, und wir folgen staunend seinen schnellen Bewegungen unter Wasser, bis ihn ein zweites Signal wieder an die Oberfläche ruft, um sich von seinem Anzuge befreien und einen andern Taucherlehrling in seine Stelle treten zu lassen.

Wir haben jetzt Gelegenheit, den sinnreichen Apparat, der jeden Menschen befähigt, bis zu 30 Meter und mehr Tiefe nach Belieben unter Wasser zu verweilen, näher zu betrachten.

Er ist französischen Ursprungs und sein ingeniöser Erfinder ein gewisser Denayrouze.

Bekanntlich besaß man schon früher die Mittel, um zu tauchen, längere Zeit unter Wasser zu bleiben und dort Arbeiten vorzunehmen, aber sie waren mit so großen Mängel behaftet, daß sie sowohl das Leben und die Gesundheit der Taucher gefährdeten, als auch wegen ihrer Konstruktion eine freie Bewegung, wie sie zum Arbeiten an Schiffsböden erforderlich war, verhinderten.

Die Taucherglocke ist der älteste derartige Apparat, und schon im 16. Jahrhundert zur Anwendung gekommen. Sie befähigte den Taucher jedoch nur auf dem Stück des Meeres- und Flußbodens zu arbeiten, welches gerade unter der Glocke lag, da er sich nicht aus ihr entfernen konnte. Irgendwelche Arbeit an Schiffsböden mit ihr vorzunehmen war deshalb unmöglich. Außerdem war ihre Handhabung wegen des großen Gewichts sehr schwierig, die Luft in ihr verdarb schnell, und oft kam es vor, daß der Taucher erstickte, weil die Glocke nicht schnell genug gehoben werden konnte.

Eine bedeutende Verbesserung zeigt der englische Taucherapparat, welcher vor etwa vierzig Jahren erfunden wurde und in seinen Grundzügen dem von Denayrouze sehr ähnlich ist. Er gab mehr Sicherheit für das Leben des Tauchers, gestattete ihm auch freie seitliche Bewegung, griff aber die Gesundheit sehr an und litt noch an andern wesentlichen Mängeln, die durch den französischen Apparat beseitigt sind.

Bei dem Taucher ist der Tauchende einem Wasserdrucke unterworfen, welcher der Tiefe, in der er sich befindet, entspricht. Um unter einem solchen Drucke leben zu können, der z. B. bei 10 Meter Tiefe schon $7^1/_2$, bei 20 Meter 15 Kilogramm (zwei Atmosphären) pro 6,84 Quadratzentimeter (1 Quadratzoll) beträgt, ist es notwendig, daß der Luftdruck im Körper selbst so verstärkt werde, um dem äußeren Wasserdrucke das Gleichgewicht zu halten. Oder mit andern Worten: befindet sich ein Taucher auf 10 Meter Tiefe, wo der Wasserdruck eine Atmosphäre oder $7^1/_2$ Kilogramm beträgt, so muß er, wenn sein Körper nicht leiden soll, eine Luft einatmen, welche so komprimiert ist, daß sie den doppelten Druck im Körper ausübt, wie auf der Erdoberfläche. Findet dies Gleichgewichtsverhältnis statt, so leiden die Funktionen des menschlichen Körpers nicht im geringsten, selbst wenn der Druck, wie in den pneumatischen Kabinetten, eine außergewöhnliche Höhe erreicht, und der

Tauchende wird ebenso unter Wasser arbeiten können, wie unter gewöhnlichem Luftdruck.

Die Lösung dieses Problems hat Denayrouze sich bei Konstruktion seines Taucherapparats zur Aufgabe gemacht, und sie ist ihm ziemlich vollkommen gelungen.

Während bei den englischen Apparaten die Atmungsluft für den Taucher durch den Helm bald mehr, bald minder komprimiert in den Anzug gepumpt wurde und deshalb eine höchst unregelmäßige Thätigkeit der Lungen bedingte, welche die Gesundheit schädigte, läßt Denayrouze die Luft in einen starken Stahlcylinder pumpen, welchen der Mann in dem obenerwähnten Tornister auf dem Rücken trägt. Je nach der Tiefe wird sie in dem Cylinder komprimiert, und zu diesem Zwecke die Luftpumpe so schnell oder so langsam gehandhabt, daß der Zeiger eines Manometers (Druckmessers) auf der entsprechenden Tiefe stets einspielt. Über dem Stahlcylinder befindet sich noch ein eiserner Luftkasten, der durch ein Ventil mit ersterem und durch einen Gummischlauch mit dem Munde des Tauchers in Verbindung steht. Sobald der Taucher mit dem Munde einatmet, öffnet sich das Ventil und er erhält gerade so viel komprimierte Luft, wie er gebraucht. Diese streicht zuvor in den Pumpen durch zwei Lagen Wasser und ist deshalb kühl und rein. Ausgeatmet wird sie durch die Nase in den Anzug und entweicht durch ein Ventil im Helm nach oben, so lange sich der Taucher unter Wasser halten will. Beabsichtigt er nach oben zu kommen, so schließt er mit der Hand das Helmventil, und ein paar Atemzüge genügen, um ihn wie einen Ball in die Höhe schießen zu lassen.

Die Hauptvorteile des französischen Apparats gegen den englischen sind daher, daß ersterer nicht die Gesundheit des Tauchers beeinträchtigt, daß er für Tiefen bis zu 30 Meter und mehr brauchbar ist, daß sein Gebrauch kein schwieriges Erlernen erfordert und er endlich den Tauchern möglichst freie Bewegung gestattet.

Diese großen Vorzüge haben seit kurzem die Marinen bewogen, jedem größeren Kriegsschiffe einen Taucherapparat mitzugeben und die Schiffszimmerleute sowie einen Teil des Maschinenpersonals, welche bei Bodenreparaturen von hölzernen und eisernen Schiffen hauptsächlich in Betracht kommen, in deren Gebrauch einzuüben.

Daß die Erfindung auch nach anderer Richtung, wie für hydraulische Arbeiten, Heben von versunkenen Schiffen, für Bernstein-, Perlen- und Schwammfischerei ꝛc. von großer Bedeutung ist, liegt auf der Hand.

Unweit des Docks finden wir den **Bootshafen**. In ihm liegen reihenweise und nach ihrer Größe geordnet die für den Betrieb der Werft selbst bestimmten, sowie alle reparaturbedürftigen Boote der außer Dienst gestellten Schiffe, von dem 12—15 Meter langen Dampfbeiboot der Panzerschiffe an, bis zu der nur 4 Meter langen zweiruderigen Jolle des Kanonenbootes, die wie eine Nußschale auf dem Wasser schaukelt.

An den Bootshafen schließt sich die **Bootsbauerei** an, eine Werkstätte, deren Front sich mit verschiedenen großen Thoren nach dem Wasser zu öffnet.

Von ihrer Schwelle führt eine schräge Ebene in letzteres, die zum Aufschleppen oder Herunterlassen der auf kleine starke Rollwagen gesetzten Boote dient.

Während im vorderen Teile des Gebäudes die Reparaturen und Neubauten ausgeführt werden, stehen im hintern Teile die fertigen Boote schiffsweise in- und nebeneinander geordnet, oder die leichteren sind auch an dem Gebälk aufgehängt. Laufkräne bieten die Mittel, um die Boote mit Leichtigkeit dorthin zu stellen, wohin man wünscht. Die streng militärische Ordnung, welche die ganze Werft charakterisiert, macht sich auch hier geltend. An jedem Boote hängt ein Täfelchen mit dem Namen des Schiffes, dem es angehört, mit der Angabe seiner Dimensionen, und an einer anderen Stelle liegt sein gesamtes Inventar fertig zum Gebrauch, so daß jeder nötig werdende Ersatz an Bord der Schiffe ohne irgendwelchen Zeitverlust vermittelt werden kann.

Der Bootsbauerei zunächst liegt die Mastenbauwerkstatt. Sie öffnet sich mit ihrer Giebelseite nach dem Hafen und hat ebenfalls eine Aufschleppe, um die herangeflößten schweren Masthölzer leichter heraufzubringen. Durch das Thor im andern Giebel führt eine Eisenbahn nach der Werft, auf der sich die fertigen Rundhölzer (Masten, Stengen und Raaen), welche öfter ein Gewicht von mehreren hundert Zentnern erreichen, bequem unter den Mastenrichter transportieren lassen.

Über die Rundhölzer selbst, deren Konstruktion und Bestimmung, wird der Leser später auch das Nähere erfahren, und wir können uns deshalb jetzt mit diesem kurzen Blick auf ihren Geburtsort begnügen.

Mit der Mastenbauwerkstätte hat die Wasserfront der Werft ihr Ende erreicht und wir wenden uns weiter zu einem Gebäude, dessen große Zahl rauchender Schornsteine uns schon von weitem die zum Schiffsbauressort gehörende Schmiede verrät. In ihr sieht es jedoch infolge der dreißig bis vierzig Essen mit ihren lodernden Kohlenfeuern etwas rußig aus. Der kosmopolitische Arbeiter „Dampf“ entwickelt hier seine Vielseitigkeit in besonderm Grade. Die an dem einen Ende aufgestellte Dampfmaschine treibt eine durch die Länge der Schmiede laufende Welle, an der sich Dutzende von Riemscheiben befinden, die wieder ebensoviel Maschinerieen in Bewegung setzen. Am lautesten benimmt sich unter den letzteren ein Fächer, und sein durchdringendes Summen setzt starke Nerven voraus. Er hat freilich auch eine schwere Aufgabe. Vierzig Schmiedefeuer anzublasen und in Thätigkeit zu halten ist keine Kleinigkeit und erklärt die rasende Eile, mit welcher er in der eisernen Trommel umherwirbelt, um die den Essen nötige Luft durch die zu ihnen führenden Röhren zu peitschen. Die Lehrlinge haben für diesen Fächer eine gewisse Hochachtung und die Absicht, dem Erfinder ein Denkmal zu setzen. Sie bekommen seit dem Verschwinden der Blasebälge, deren verhaßtes Ziehen sonst ihre Arbeit war, viel weniger Ohrfeigen von den Gesellen.

Aber auch diese können Meister Dampf dankbar sein, der ihnen viel harte Arbeit abnimmt. Sie brauchen die schweren Hämmer lange nicht mehr so oft zu schwingen wie ehedem. Der Dampfhammer, welcher, je nach dem Belieben seines Lenkers und nur durch eine leise Bewegung mit der Hand reguliert, mit der Kraft von Hunderten von Armen auf das glühende Eisen niederschmettert, daß

das ganze Gebäude erzittert, oder auch nur eben die auf den Amboß gelegte Nuß knackt, ohne ihren Kern zu beschädigen, spart ihnen manchen Schlag und manchen Schweißtropfen. Die Eisenschere schneidet Platten von halbzölliger Stärke geräuschlos wie Papier, die Lochmaschine drückt ihre Stempel durch Bleche, als ob dieselben von Butter wären, und der Maschinenbohrer senkt sich schnell durch beliebige Eisenstärken, während der ihn bedienende Arbeiter ihm nur durch Anfeuchten mit Seifenwasser zu Hilfe kommt. Eben so automatisch und dabei mathematisch genau behobelt der Dampfhobel die oft Hunderte von Zentnern schweren Eisenstücke, und die Drehbänke geben ihnen die cylindrische Rundung.

Zwischen je vier Essen stehen Drehkräne, um die gewichtigen Schmiedemassen in die Feuer und von dort unter die Dampfhämmer zu bringen, und ein Laufkran am Dachfirst gestattet, sie mit Leichtigkeit von einem Ende des Gebäudes zum andern zu transportieren.

Eine solche Schmiede bildet ein interessantes Bild voll regen Lebens. Die flammenden Essen, die sprühenden Funken, dazwischen die kräftigen muskulösen Gestalten der rußigen Schmiede, das Schwirren der Riemscheiben und Arbeiten der Maschinen — das alles fesselt den Beschauer in hohem Grade und führt ihm zugleich vor Augen, daß eines der segensreichsten Geschenke, welche der Schöpfer den Menschen verlieh, das Eisen ist und wir die hohe Stufe der Kultur, welche wir einnehmen, hauptsächlich diesem Metalle verdanken.

Unweit der Schmiede liegt die Maschinenbauwerkstatt. Die erstere schafft mehr aus dem Rohen, und in ihr spielen Feuer und Hammer die Hauptrolle, um dem Eisen die erforderliche Stärke und Homogenität sowie seine allgemeine Gestaltung für die verschiedenen Zwecke zu geben. In letzterer erhält das Metall die feinen und auf das genaueste bemessenen Formen, welche es allein möglich machen, daß die Zusammenfügung der einzelnen Teile zur ganzen Maschine dieser die Vollkommenheit verleiht, mit der sie später ihre wunderbaren und regelmäßigen Leistungen vollbringt, durch deren Hilfe der Menschengeist selbst wieder immer weiter auf der Bahn zur Vervollkommnung fortschreitet.

Feuer und Hammer treten hier deshalb mehr in den Hintergrund, und Drehbänke der verschiedensten Dimensionen, sowie andere das Metall auf kaltem Wege formende Maschinerieen bilden das Hauptarbeitsgerät. Die Maschinen selbst werden gewöhnlich in den Marineetablissements nicht gebaut, weil die Privatindustrie sie billiger und auch ebenso gut liefert, und insofern sehen wir eigentlich nur eine Reparaturwerkstatt vor uns. Die Einrichtungen sind jedoch fast dieselben wie in einer Maschinenbauerei. Da sie indessen wenig Abweichendes von ähnlichen Anstalten in Fabrikorten bieten, können wir uns mit einer kurzen Umschau begnügen, und vorzugsweise ziehen nur zwei Gegenstände unsere Aufmerksamkeit auf sich, eine Riesendrehbank und eine Eisensäge. In ersterer ist das 8 Meter lange und über 30 Zentimeter im Durchmesser haltende Stück einer Schraubenwelle eingespannt. Aus Stangen unter dem Dampfhammer zusammengeschweißt empfängt es jetzt die genaue cylindrische Rundung, deren es bedarf, um sich später in seinen Lagern nicht warm zu laufen und dadurch die Maschine zu gefährden.

Der sich selbst verschiebende scharfe Stahlmeißel nimmt geräuschlos Lage um Lage des Metalles von der sich langsam drehenden Welle, bis sie den erforderlichen Durchmesser erhält. Der beaufsichtigende Arbeiter hat dabei weiter nichts zu thun, als die Schneide des Meißels mit Seifenwasser schlüpfrig zu halten und ihn, wenn er eine Eisenstange in langen, spiralförmigen Spänen abgenommen hat und nicht mehr greift, tiefer einzustellen, damit er seine rastlose Arbeit von neuem beginnen kann.

Die Eisensäge ist eine Erfindung der neueren Zeit und aus Frankreich zu uns eingewandert. Eine gewöhnliche Bandsäge ohne Ende läuft über zwei perpendikulär untereinander liegende Rollen, die durch Riemscheiben getrieben werden. Die eine Hälfte der Säge fährt durch einen Tisch, auf den die zu schneidenden Eisenplatten gelegt werden. Durch einfaches Andrücken an die Säge und entsprechendes Drehen der Platten kann man dann letztere in jede beliebige Kurve schneiden. Für Holz ist dieser Apparat schon längere Zeit gebraucht worden, daß er aber auch für Eisen bis zu einem Zoll Stärke verwendbar ist und dadurch außerordentlich viel Arbeitskraft erspart wird, hat man erst vor nicht langer Zeit entdeckt.

Die übrigen Abteilungen der Maschinenbauerei, das Gießhaus, die Kupferschmiede und die Kesselschmiede durchwandern wir schnell. Aus letzteren treibt uns das markdurchdringende Hämmern der Arbeiter an den Röhren und Blechen der riesigen Dampferzeuger, und wir ziehen es vor, einen längeren Blick auf die zu diesem Ressort noch gehörige Panzerplattenbiegmaschine zu werfen. Infolge des noch jetzt nicht beendeten Kampfes zwischen Panzer und Kanone, die sich in Widerstands- resp. Durchschlagskraft beständig zu überbieten suchen, ist die Stärke der Panzerplatten seit ihrer ersten Anwendung seitens der Franzosen im Krimkriege in stetem Wachstum begriffen gewesen. Man begann mit 10 Zentimeter Stärke und ist jetzt bereits bei dem Vier- und Fünffachen angelangt, was man vor wenigen Jahren noch für unmöglich hielt, da man weder die technischen Schwierigkeiten der Anfertigung besiegen zu können meinte, noch glaubte, daß seefähige Schiffe im stande seien, solche kolossale Eisenhaut zu tragen. Diese Platten werden nun in besonderen Fabriken gewalzt, und wenn sie dort auch schon die nach den verschiedenen Schiffsteilen erforderliche mehr oder minder gebogene Form erhalten, so werden öfter an Ort und Stelle doch noch Korrekturen nötig. Dies geschieht bei größeren Biegungen auf warmem, bei geringeren auf kaltem Wege durch die oben erwähnte Biegemaschine, in deren Gebäude sich zu dem Zwecke gleichzeitig ein Glühofen befindet. Die Maschine besteht aus einer stark fundamentierten Unterlage von schweren Eisenblöcken. Auf sie wird die glühende oder kalte Platte gelegt und die gewünschte Korrektur an der betreffenden Stelle durch untergeschobene Eisenkeile hergestellt, indem sich eine andere schwere Eisenplatte, geführt durch gewaltige Säulen, welche dem Ganzen noch die notwendige Festigkeit verleihen, auf die Panzerplatte niedersenkt und sie in die neue Form preßt. Die Bewegung dieser pressenden Masse wird durch hydraulische Kraft bewirkt, und das nicht am wenigsten Staunenswerte dabei ist, daß der Hebeldruck eines Mannes genügt, um erstere nach Belieben in das Werk zu setzen.

Eine andere sehenswerte Einrichtung auf der Werft ist die Kettenprobiermaschine.

Von der Haltbarkeit der Anker und Ketten hängt oft das Schicksal des Schiffes ab. Wenn schwere Stürme die Masten gebrochen haben und das steuerlose Fahrzeug der gefahrvollen Küste zutreibt, dann vertraut der Seemann den Ankern und Ketten als seinem letzten Rettungsmittel. Halten sie aus, dann ist es möglich, daß das Schiff dem drohenden Untergange entgeht; mit ihrem Bruche zerschellt es jedoch erbarmungslos an den Riffen, über die sich donnernd die kochende Brandung wälzt.

Deshalb werden Anker und Ketten nicht nur aus bestem Material gefertigt sondern vor ihrem Gebrauche an Bord auch sorgfältig probiert, ob sie den später zu stellenden Anforderungen entsprechen.

Mittels hydraulischer Kraft werden sie einer Zugprobe unterworfen und dürfen nach einer ihren Dimensionen angemessenen Belastung auf 30 Meter Länge nicht mehr als zwei beschädigte Glieder zeigen. Sind mehr schlechte Glieder darin, oder bricht die Kette nach geschehener Reparatur zum zweitenmale, so wird sie als Ankerkette verworfen und nicht an Bord gegeben.

An die Maschinenbauwerkstatt reiht sich der Takelraum, in dem sämtliches Tauwerk für seine besonderen Zwecke bearbeitet wird. Das zweite Stockwerk des Gebäudes nimmt die Segelmacherwerkstatt ein, der auch die Anfertigung der verschiedenen National- und Signalflaggen zufällt, und an einem Flügel befinden sich die Böttcherei und die Blockmacherei. Letztere liefert die Blöcke oder Kloben zu den Flaschenzügen, die zur Kraftersparnis so viel an Bord und auf der Werft selbst Verwendung finden.

Diese vier Werkstätten gehören zum Ressort des Ausrüstungsdirektors, der wie der Oberwerftdirektor selbst stets ein Seeoffizier und welchem außerdem auch noch das Feuerlöschwesen der Werft speziell untergeordnet ist.

Bei der Masse leicht entzündlicher Stoffe, welche die Vorräte der Werft enthalten, würde ein Brand leicht bedenkliche Dimensionen annehmen, und es sind deshalb die wirksamsten Vorsichtsmaßregeln getroffen, um einem solchen Unglück vorzubeugen. Eine Anzahl kräftiger Spritzen, darunter eine von Dampf getriebene, wird stets fertig zum unmittelbaren Gebrauch gehalten. Wasserleitungen mit Kränen zum Anschrauben der Schläuche führen an den verschiedenen Magazinen und Etablissements entlang, große Wasserkufen sind in angemessenen Zwischenräumen aufgestellt, und außer der permanenten Feuerwache aus ständigen Marinemannschaften sind aus den auf der Werft beschäftigten Zivilhandwerkern etwa zweihundert ausgewählt, welche die Verpflichtung haben, bei den das Feuer signalisierenden Kanonenschüssen sofort nach der Werft zu eilen und sich dort an bestimmten Plätzen unter ihren Werkmeistern zur Hilfeleistung zu sammeln.

Die Konstabler haben nach Schluß der Arbeitszeit sofort sämtliche Werkstätten zu revidieren, ob die Feuer ordentlich gelöscht sind, denn in den Magazinen darf nicht bei Licht gearbeitet werden.

Dank diesen Vorsichtsmaßregeln bricht auf den Werften sehr selten Feuer aus und wird dann gewöhnlich gleich im Entstehen gelöscht.

Einen interessanten Anblick gewährt ferner der Artillerieschuppen, in dem die Geschütze und Lafetten der außer Dienst gestellten Schiffe und der Reserve aufbewahrt und mit der größten Sorgfalt behandelt werden. In früheren Zeiten lagerten die glatten Geschützrohre sehr oft im Freien und waren gegen Witterungseinflüsse selten mehr als durch einen Farbenanstrich geschützt. Die gezogenen Kanonen sind jedoch ein im Vergleich zu jenen sehr kostbares Material und in ihren einzelnen Teilen so künstlich und fein konstruiert, daß selbst schon Rostflecke ihre Wirksamkeit beeinträchtigen und sie deshalb nur unter Dach aufbewahrt werden dürfen. In langen Reihen liegen sie da auf ihren Unterlagen, ein Bild genauester militärischer Ordnung, das Innere und die Flächen ihrer Verschlüsse und des sonstigen zahlreichen metallenen Zubehörs sind spiegelblank, und die sorgfältigste Sauberkeit hält sie in diesem Zustande, bis die betreffenden Schiffe wieder in Dienst gestellt und sie an Bord gegeben werden. Jedoch nur die Geschütze bis zu 21 Zentimeter Geschoßdurchmesser lagern hier; die größeren Kaliber bis zu $32^1/_2$ Zentimeter, wie sie auf Panzerfregatten und Panzerkanonenbooten geführt werden, bleiben stets an Bord und werden dort konserviert. Sie sind zu kolossal und ihre Bewegung macht zu große Schwierigkeiten, um sie öfter ohne zwingende Notwendigkeit von und an Bord zu bringen.

Geschosse und Pulver werden wegen Feuersgefahr nicht innerhalb der Werft aufbewahrt, sondern in besonderen Magazinen an entfernten Orten.

Die Fabrikation der Geschütze selbst findet auf der Werft nicht statt; sie erfordert bei den jetzigen Dimensionen der Rohre zu großartige und kostspielige Anlagen, und so wie die Geschützgießereien in Spandau und Krupp in Essen Deutschland mit Landgeschützen versorgen, liefern sie auch die nötige Artillerie für die Marine. Ebenso werden die eisernen Lafetten nicht auf der Werft gebaut, und die Artilleriedirektion der letztern beschäftigt deshalb von den verschiedenen Ressorts die geringste Arbeiterzahl, weil sie die großen Stücke nicht fertigt, sondern nur konserviert. Dagegen geht das Geschützzubehör aus den Werftwerkstätten hervor und wird in einem Magazin aufbewahrt, in dem wir ebenso wie in den Magazinen für die übrigen Schiffs- und Werftbedürfnisse nicht nur die größte Ordnung und Übersichtlichkeit, sondern auch die geschmackvollsten Arrangements der einzelnen Gegenstände finden.

Die Magazinaufseher setzen einen besonderen Stolz darin, die ihrer Obhut anvertrauten Räumlichkeiten im besten Lichte erscheinen zu lassen. Die tausend und abertausend Sachen sind deshalb nicht nur mit fast mathematischer Genauigkeit und Symmetrie gelagert, sondern wir werden oft durch das fast künstlerische Geschick überrascht, mit dem die verschiedenartigsten plastischen Darstellungen aus Gegenständen zusammengesetzt sind, die einzeln nichts weniger als geeignet zu vergleichen erscheinen. Wer anders als ein Magazinaufseher würde daran denken, eine Vase aus Sägeblättern herzustellen und eine aus Säbelklingen gebildete Palme daraus hervorblühen zu lassen, oder eine Krone aus einer Kombination von Schraubstöcken und Feilen zu bilden.

Es würde unmöglich sein, auf den detaillierten Inhalt dieser Magazine einzugehen; er ist zu vielfältig, um ihn auch nur annähernd aufzählen zu können.

Roheisen in viele Zentner schweren Stangen und Nähnadeln, 60 Zentimeter im Umfange haltende Taue und Zwirn, mächtige Schleifsteine und Glaserdiamanten, Kochmaschinen für sechs- bis siebenhundert Menschen und Berzeliuslampen, das verschiedenste Handwerksgerät, Rohstoffe, halb und ganz fertige Gegenstände — alles mögliche lagert in diesen Räumen, die schweren Sachen in den unteren, die leichten in den oberen Stockwerken. Wir können nicht begreifen, wozu das alles gebraucht wird, und doch ist nur das Notwendige vorhanden; aber wir ersehen daraus, daß ein Schiff eine kleine Welt für sich bildet, deren künstliche Zusammensetzung und Erhaltung die verschiedenartigsten Hilfsmittel erfordert.

Das letzte Ziel unserer Wanderung über die Werft ist der Holzhof. Alle Weltteile haben ihr Kontingent beigesteuert, um ihn zu füllen und die kaum absehbaren überdachten Stapel zu bilden, die von dem für den Schiffbau so wichtigen Material in drei bis vier parallel laufenden Reihen aufgestellt sind. Europa, besonders Deutschland und Galizien, haben die Eichen, Westindien, Mexiko und Honduras den Mahagoni-, Hinterindien, Borneo und Australien den Teakbaum gesandt. Was für gewaltige Stämme müssen es gewesen sein, die imstande waren, die vor uns liegenden Teakbalken von 1 Meter Seitenfläche und 20 Meter Länge zu liefern! Vor wieviel hundert Jahren mögen sie vom Mutterbaume im Dickicht des Urwaldes gepflanzt sein, dessen Stille bis vor kurzem kein menschlicher Fuß entweihte?

Jetzt hat der Mensch sich durch Feuer einen Weg in das sonst undurchdringliche Gewirr der Schlingpflanzen gebahnt, oder er ist in gebrechlichen Nachen den Fluß hinaufgedrungen, der die endlose Wildnis als einzige Straße durchzieht. Die Schläge der Axt und das Knirschen der Säge stören die Ruhe, welche bisher auf dem Walde lagerte, und wenn der gefällte Baum mit donnerndem Krachen zur Erde stürzt und der Schall sich weithin fortpflanzt, dann schlägt als Antwort ein tausendstimmiger mißtönender Schrei an das Ohr, und die erschreckten Tiere, die ihn ausstoßen, ziehen sich tiefer in das Dunkel des Urwaldes zurück. Viele Meilen führt der Fluß den behauenen Stamm auf seinem Rücken fort bis zu dem Hafen, wo das Schiff zu seiner Aufnahme bereit liegt, um ihn monatelang über Ozeane weiter zu tragen. Abermals versuchen Axt und Säge ihre Schärfe an ihm, und er wird als Teil einem Schiffe eingefügt, das ihn vielleicht bald wieder nach seinem Heimatlande führt, um seine Brüder aus demselben Walde zu holen.

Der Teakbaum — oder die indische Eiche — hat in der Struktur seines Holzes viel Ähnlichkeit mit unsrer Eiche, ist unter Wasser noch dauerhafter und nicht der Fäulnis ausgesetzt. Das Teakholz wird deshalb vielfach für den Schiffbau benutzt, ist jedoch in seiner Anwendung dadurch sehr beschränkt, daß es fast nur gerade wächst und nicht zäh genug ist, um starke Biegungen zu ertragen. Zu den kurvenförmigen Rippen des Schiffes ist es deshalb selten und zu der Beplankung nur dort zu gebrauchen, wo dieselbe nicht zu scharf gebogen werden muß, oder eine verhältnismäßig geringe Stärke hat. Seine hauptsächliche Verwendung findet deshalb für Decksbalken und als Futterung der Panzerplatten

statt, da die Erfahrung gelehrt, daß es eindringenden Geschossen verhältnismäßig großen Widerstand leistet.

Wo es sich um Kurven handelt, bleibt die Eiche allein verwendbar, und sie ist deshalb für den Schiffbau immer der geschätzteste Baum. Das Mahagoni besitzt zwar noch größere Festigkeit als Teak und ist ebenfalls der Fäulnis nicht unterworfen, indes mindestens ebenso spröde wie dieses und noch teurer. Es wird deshalb meistens nur zu Balken und geraden Hölzern im Schiffbau benutzt. Die Fichte, Lärche und Tanne werden zu Masten, Raaen und Verdecksplanken verarbeitet, finden aber in dem Hauptbau des Schiffsrumpfes wegen der geringen Haltbarkeit ihres Holzes — wenigstens bei Kriegsschiffen — keine Verwendung.

Da namentlich krumm gewachsenes Eichenholz schwer zu haben ist, müssen die Vorräte davon schon viele Jahre voraus beschafft werden, und dies erklärt die große Masse der Hölzer, welche wir in den Stapeln erblicken.

Um das Holz gegen Einflüsse der Witterung zu schützen, liegt es überdacht, aber in den einzelnen Lagen frei voneinander, damit stets die Luft durchstreichen kann. Sein schlimmster Feind sind die Sonnenstrahlen; sie reißen es auf, die Feuchtigkeit sammelt sich in den Rissen und legt den Grund zur inneren Fäulnis. Selbst bei der sorgsamsten Konservierung in freier Luft leidet das Holz bei längerem Liegen dennoch verhältnismäßig stark, und man hat deshalb mit seiner Aufbewahrung vielfach experimentiert. Eine Versenkung in stillem Wasser mit Schlammboden hat sich ziemlich bewährt, am besten soll sich Eichenholz jedoch in nassem Seesande halten und nach fünfzig bis sechzig Jahren noch ebenso gesund sein, als sei es erst kürzlich gefällt. Bei vielen Häfen gestatten die territorialen Verhältnisse eine solche Aufbewahrungsmethode nicht, der Kriegshafen von Cherbourg besitzt jedoch in dem cimetière de bois — Holzkirchhof — eine der großartigsten Anlagen dieser Art. Unmittelbar am Meeresufer neben dem Hafen und mit diesem durch Kanäle verbunden erstreckt sich eine langgedehnte Seesandfläche, die mit hoher Flut vom Seewasser überspült wird und deshalb beständig feucht ist. In dieser Fläche werden die nicht für den nächsten Bedarf bestimmten Hölzer, deren Zahl sich auf viele Tausende bemißt, auf 1—1$^{1}/_{3}$ Meter Tiefe eingesargt, ihre genaue Lage auf einem Plane des Kirchhofes verzeichnet, und sie liegen oft zwanzig Jahre lang, ehe man sie verbaut. Fichten und Tannen werden immer unter Wasser versenkt; auf dem Lande und in freier Luft leiden sie mehr als Eichen. Die Eisenplatten bedürfen jedoch keinesweges einer sorgsamen Aufbewahrung, und man sieht sie deshalb vielfach vor den verschiedenen Arbeitsstätten im Freien lagern. Da man sie jedoch stets in verhältnismäßig kurzer Zeit aus den Eisenwerken beziehen kann, so beschafft man davon keine größeren Vorräte, sondern nur soviel man zu vorliegenden Zwecken gebraucht.

Nach dieser kurzen Übersicht des Materials bleibt uns noch übrig, einen Blick auf das Personal zu werfen. Die Zahl der Arbeiter einer Kriegswerft richtet sich nach den vorliegenden Arbeiten und dem jeweiligen Bedürfnis. Bei gewöhnlichem Betriebe erreicht sie circa 1500 Köpfe, wovon etwa 1000—1200 auf die verschiedenen Handwerke kommen, von denen wieder etwa die Hälfte Schiffszimmerleute sind; den Rest bilden gewöhnliche Arbeiter.

Das Aufsichtspersonal besteht aus den Direktoren, den technischen und Verwaltungsbeamten, den Werkmeistern und Werkführern. Auf je fünfzehn Handwerker oder zwanzig Arbeiter kommt ein Werkführer, auf zehn Werkführer ein Werkmeister, welche letztere etatsmäßige Unterbeamte sind.

Die Handwerker gehören zum größten Teile, die Arbeiter sämtlich dem Zivilstande an, und es werden nur soviel von ersteren für die Marine ausgehoben und auf den Werften beschäftigt, als die zu besetzenden Schiffe in jeder Branche erfordern.

Bei Beginn der Arbeitszeit passieren die durch das Hauptthor der Werft kommenden Leute sämtlich durch die Markenbuden, ein Gebäude mit acht verschiedenen Durchgängen. Hier empfangen sie eine Marke mit ihrer betreffenden Nummer, begeben sich auf ihre Arbeitsplätze und liefern dort die Nummern wieder an ihre Werkmeister ab. Die nicht abgenommenen Marken konstatieren die Abwesenheit des betreffenden Inhabers. Sie werden vom Kassenkontrolleur notiert und die Eigner erhalten bei der wöchentlichen Lohnzahlung ein viertel, einen halben oder einen ganzen Tag Lohnabzug, je nachdem sie gefehlt haben. Die von den Werkmeistern abgenommenen Marken werden kurz vor Schluß der Arbeitszeit den Leuten wieder eingehändigt, um sie beim Fortgange von der Werft in den Markenbuden abzuliefern und dadurch eine doppelte Kontrolle zu üben.

Um Diebstählen möglichst vorzubeugen, passieren die Arbeiter zwischen Markenbuden und Hauptthor an vier Konstablern vorbei. Jeder verdächtig erscheinende wird von einem der letzteren berührt und muß alsdann in ein Zimmer der Werftwache treten, wo er von andern Konstablern durchsucht wird.

Wir haben unsern Rundgang vollendet. Unser alter ego, der seit drei Stunden uns wie ein Schatten gefolgt ist, weigert sich standhaft, eine ihm gebotene Anerkennung für seine Begleitung zu nehmen, sondern verweist uns auf eine am Werftthor befindliche Büchse. Ihre Aufschrift lautet: „Für verunglückte Werftarbeiter“, und wir lassen unsere Spende hineingleiten. Möchten sich recht viele dazu gesellen, um den Ärmsten, die durch einen unglücklichen Fall, den Sturz eines Balkens oder auf ähnliche Weise auf das Schmerzenslager geworfen werden und vielleicht als Krüppel wieder davon erstehen, eine Unterstützung zu gewähren, auf die sie keinen gesetzlichen Anspruch haben.

Mit innerer Befriedigung scheiden wir von der Werft und erfreuen unser Auge noch zuletzt an der reizenden Gartenanlage, welche den Eingang schmückt und im schönsten Blütenflor prangt. Sie wird von den Offizieren und Beamten unterhalten, und der Duft und die Pracht der Blumen sorgt dafür, daß das Gemüt bei dem Ernste des Dienstes nicht leidet.

Und nun, nachdem der Leser sich einigermaßen auf der Geburtsstätte der Schiffe orientiert, darf ich ihn etwas näher in die Bestandteile der letzteren einführen. Sollte ihm dabei die Aufzählung und Beschreibung der Details eines Schiffes und seiner Ausrüstung etwas trocken vorkommen, so muß er bedenken, daß Holz und Eisen, von denen hauptsächlich die Rede sein wird, selbst sehr trocken sind. Die beigegebenen Zeichnungen werden aber hoffentlich der Darstellung zu Hilfe kommen und sie etwas mundgerechter machen.

Wir müssen nun wieder auf die obenerwähnten Stapelklötze zurückgreifen.

Da das ganze Schiffsgebäude auf ihnen ruhen soll, so bemißt sich ihre Stärke natürlich nach der zu tragenden Last, und ebenso muß gesorgt werden, daß die oberen Flächen dieser Klötze genau in dieselbe Ebene fallen, damit der Kiel die für die Solidität des Baues notwendige gerade Lage behält.

Der Kiel selbst ist das vornehmste Stück des Schiffes, die Grundlage seines gesamten Verbandes, und seine Verletzung ist von den gefährlichsten Folgen begleitet. Wollte man das Schiff mit dem menschlichen Körper vergleichen, so bildet er das Rückgrat. Der Bruch einer Rippe oder eines Knochens ist in den wenigsten Fällen tödlich, der Bruch des Rückgrates dagegen stets.

Dem Kiel wird deshalb von den Schiffsbauern die größte Sorgfalt zugewandt, und bei hölzernen Schiffen, von denen hier zunächst die Rede ist, dazu das beste Material ausgewählt. Gewöhnlich nimmt man Eichenholz, weil dasselbe bei größter Stärke und Zähigkeit im Wasser sehr lange der Fäulnis widersteht und, wenn es gegen Wurmfraß geschützt wird, fünfzig Jahre lang wenig von seiner ursprünglichen Haltbarkeit verliert. In England wird jedoch auch oft Ulmenholz dazu verwandt, in der Handelsmarine auch Buche, die sich unter Wasser sehr gut hält.

Berechnung und Erfahrung haben für jede Größe von Schiffen bestimmte Dimensionen des Kiels festgesetzt. Bei unsern gedeckten Korvetten mißt er 42 Zentimeter in der Breite und 58 Zentimeter in der Höhe.

Bei der großen Länge der modernen Kriegsschiffe ist es nicht möglich, den Kiel aus einem Stück zu fertigen, vielmehr muß er aus mehreren, bei den erwähnten Korvetten aus sechs Längen zusammengesetzt werden, da man selten zu solchen Kielen passende Balken über 12 Meter lang findet. Diese Längen werden miteinander verzahnt und man nennt eine solche Verzahnung eine Laschung. Unter dem Kiel werden noch ein bis zwei Loskiele angebracht, welche die Breite des Kiels haben. Im ersten Falle macht man den Loskiel gewöhnlich aus Fichtenholz; im andern ist der obere von Eichenholz 10—15 Zentimeter hoch und der untere aus Fichtenholz von 8—10 Zentimeter Höhe. Er dient dazu, die Köpfe der durch den eigentlichen Kiel gehenden Bolzen zu sichern und die auf letzteren gerichteten Stöße aufzunehmen. Er kann also ganz oder teilweise verloren gehen, ohne daß dadurch dem Schiffe ein erheblicher Schaden erwächst, was namentlich von Wichtigkeit ist, wenn es auf den Grund kommt. Ein weiterer Zweck des Loskiels ist auch noch die Vermeidung des Abtreibens des Fahrzeuges bei seitlichem Winde, weil er die vertikale Widerstandsfläche desselben vermehrt. Selbstverständlich ist er, wie der Kiel, aus mehreren Längen zusammengesetzt; da aber die Stellen, wo sie zusammenstoßen, stets eine Schwäche behalten, so müssen die Stöße mit denen des Kiels verschießen, und ebenso ist es gut, darauf zu achten, daß auch keine Kiellaschung unter die Stellen fällt, auf denen die Masten stehen, weil diese einen sehr schweren Druck nach unten üben.

Auf dem Kiel errichtet sich sodann das ganze Gebäude. Die Rippen desselben, welche insgesamt den Namen Inhölzer tragen, werden vor dem Aufsetzen nach sogenannten Mallen fertig ausgearbeitet. Die Mallen sind Modelle

in natürlicher Größe aus dünnen Brettern und auf dem Schnürboden nach den Zeichnungen geschnitten.

Die Inhölzer bestimmen die Form des Schiffes, durch welche wiederum dessen nautische Eigenschaften und vornehmlich die Schnelligkeit bedingt werden. Letztere hängt von dem Verhältnis der Länge zur Breite des Schiffes, von der Gestaltung des Bugs oder vorderen Schiffsteiles, von dem Übergange desselben zur bauchigen Ausdehnung des mittleren, und von dessen Verjüngung zur Schärfe des hinteren Schiffes ab. Je feiner diese Linien, je mehr sie dazu angethan sind, zuerst leicht das Wasser zu durchschneiden, dann es seitwärts zu schieben, sowie die Reibung und Adhäsion seiner Teilchen auf das geringste Maß zu beschränken, desto mehr Geschwindigkeit wird das Schiff entwickeln.

Diese ist aber die wünschenswerteste Eigenschaft, und seit etwa fünfzig Jahren, wo sich der Schiffbau aus dem Halbschlummer, in den er jahrhundertelang versunken war, energisch aufgerafft, sehen wir deshalb die Schiffskonstrukteure die Vervollkommnung jener Formen zu ihrem Hauptstudium machen.

Der Impuls dazu ging zuerst von Amerika aus, und welche außerordentlichen Fortschritte in dieser Richtung in der kurzen Zeit erzielt sind, mag man daraus ermessen, daß es vor jener Zeit als etwas Besonderes gerühmt wurde, wenn ein Kriegsschiff 11 und ein Handelsschiff 9 Knoten ($2^3/_4$ resp. $2^1/_4$ geographische Meilen in der Stunde) zurücklegte, während man jetzt 12—15 Knoten als etwas Gewöhnliches betrachtet, ja einzelne Dampfschiffe mit 18—20 Knoten Geschwindigkeit konstruiert sind. Es mag bei dieser Gelegenheit gleich die Bedeutung eines Knotens erklärt werden, da später noch öfter davon gesprochen werden wird.

Man mißt die Geschwindigkeit eines Schiffes durch das Log. Dies ist eine auf eine Rolle gewickelte dünne Leine, an deren Endpunkte sich ein Kreissektor von zollstarkem Holze befindet. Der Bogen dieses Ausschnittes ist soweit mit Blei beschwert, daß das Brettchen aufrecht im Wasser steht aber gerade noch schwimmt. Durch diese Stellung soll es Widerstand leisten und der schnell und leicht abrollenden Leine als fester Punkt im Wasser dienen. Die Leine ist durch Knoten in bestimmte Längen abgeteilt; diese sind 7,8 Meter und nach dem Verhältnisse genommen: läuft ein Schiff in einer Stunde eine Seemeile ($^1/_4$ geographische Meile), so legt es in einer Viertelminute den 240. Teil einer Seemeile, d. h. 7,8 Meter zurück.

Man benutzt eine Sanduhr, welche fünfzehn Sekunden läuft, als Zeitmesser, wirft das Brettchen über Bord, läßt die Leine frei laufen, dreht die Sanduhr, wenn der Anfangspunkt der Knoteneinteilung durch die Hand geht und hält die Leine fest, sobald die Uhr ausgelaufen ist. Die Zahl der Knoten zeigt dann die Schnelligkeit des Schiffes in Seemeilen (à 1813 Meter) per Stunde an. Knoten ist deshalb gleichbedeutend mit Seemeile, und ein Schiff, welches 14 Knoten macht, läuft ebensoviel Seemeilen in einer Stunde.

Diese Logmethode ist sehr alt; durch hundertjährige Praxis hat man gefunden, daß die Fehler, welche durch das Nachschleppen des Brettchens und sonst entstehen, dadurch ausgeglichen werden, daß man die Sanduhr vierzehn Sekunden

laufen läßt und den Knoten um etwa 36 Zentimeter kürzer macht. Man hat in neuerer Zeit genauere Logmaschinen mit drehender Flügelwelle und Räderwerk konstruiert, aber die alte Methode zeigt sich immer noch als die einfachste und beste.

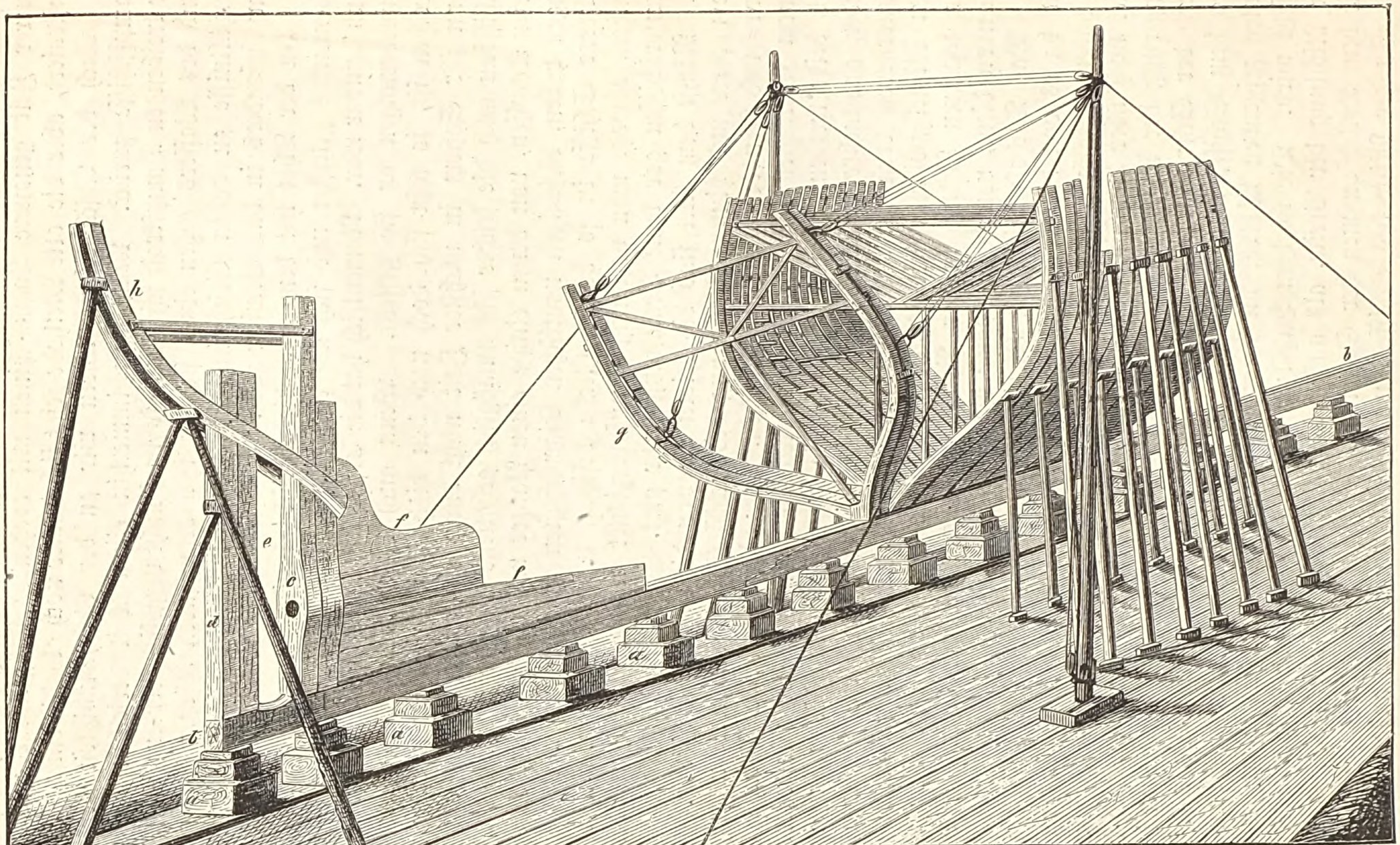
Nach der Abschweifung kehren wir zu der Geschwindigkeit der modernen Dampfschiffe zurück. Mag man immerhin einen Teil derselben auf Rechnung der treibenden Dampfkraft schreiben, so darf nicht vergessen werden, daß der Widerstand des Wassers gegen einen sich in ihm bewegenden Körper im quadratischen Verhältnisse zu dessen Geschwindigkeit wächst und mithin auch die Schiffsform ganz besonders in das Gewicht fällt.

In der That hat denn auch die Schiffbaukunst in neuerer Zeit ganz Außerordentliches geleistet und sich auf eine Weise entwickelt, wie sie vor kurzem noch kaum denkbar war. Namentlich hat die Erfindung der Panzerschiffe die schwierigsten Anforderungen an sie gestellt. Wenn auch diesen noch nicht vollkommen entsprochen ist, so läßt sich doch nach den bisherigen Erfahrungen annehmen, daß, wenn ihr System in nächster Zeit nicht durch ein anderes verdrängt wird, der Schiffbau auch die früher für unmöglich gehaltene Aufgabe annähernd lösen wird, diesen Kolossen, von denen einige einen Panzer von einer Million Kilogramm zu tragen haben, diejenigen nautischen Eigenschaften zu verleihen, welche gut gebaute hölzerne Schiffe in so hohem Grade besitzen, d. h. sie zu guten Seeschiffen zu machen, obwohl man vorläufig darauf verzichtet zu haben scheint und den neuesten Panzerschiffen gar keine Bemastung mehr gibt.

Nächst dem Kiel sind die beiden Steven die wichtigsten Hölzer. Sie bilden die vordere und hintere Begrenzung des Schiffskörpers und werden demgemäß als Vor- und Hintersteven unterschieden. Der Vorsteven ist der Form des Schiffes, seinem senkrechten Mittelschnitte entsprechend gekrümmt, der Hintersteven gerade, und beide werden, da man fast nie die dazu passenden Hölzer in einer Länge findet, aus mehreren Stücken zusammengesetzt, sowie durch einen inneren Vor- und Hintersteven verstärkt. Die Steven sind mit dem Kiel verzahnt und verbolzt. Den Winkel zwischen beiden füllt man mit dem Totholze auf, einer Aufklotzung von schweren Balken in der Breite des Kiels, die zur Aufnahme der Kantspanten dient, von denen später die Rede sein wird.

Das Totholz wird mit Kiel und Steven auf das sorgfältigste verbunden, und da es von der Form des Schiffes unter Wasser abhängig ist, wird es um so höher, je schärfer man das Schiff baut. Bei den Schraubenschiffen wird der Kiel noch über den Hintersteven hinaus verlängert und am Endpunkte dieser Verlängerung der Ruderpfosten aufgerichtet. Dadurch entsteht ein rechteckiges Rahmwerk, der Schraubenbrunnen. In diesem dreht sich die Schraube mit ihrer, aus dem Schiffe kommenden, in der Kielebene und parallel mit dem Kiel nach hinten zeigenden Welle, die ihrerseits wieder durch die Maschine in Bewegung gesetzt wird. Die übrigen Inhölzer, welche dem Gebäude sowohl seine Stärke in der Richtung der Breite, als auch seine vollständige Gestalt geben, bezeichnet man mit dem Kollektivnamen der Spanten.

In der Mitte des Schiffes, wo dasselbe am meisten ausgebaucht ist, haben die Spanten annähernd die Form eines Halbkreises oder noch besser die eines

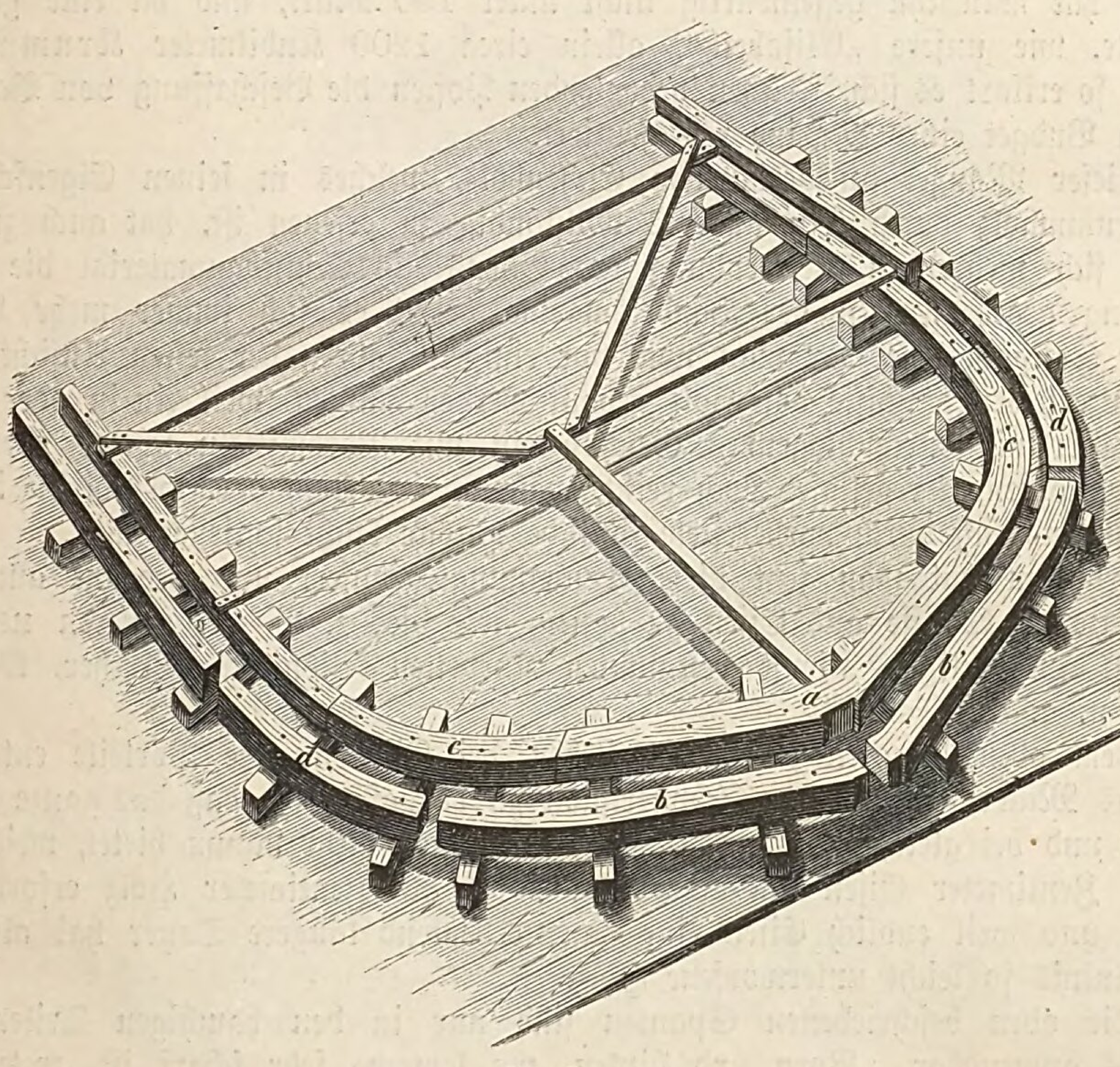


Schiff im Beginn seines Baues.

a a a Stapelklötze. b b Kiel. c Hintersteven mit Öffnung für Schraubenwelle. d Ruderpfosten. e Schraubenbrunnen. f f Totholz. g Spant. h Kantspant.

großen lateinischen U. Sie werden quer über dem Kiel befestigt und aus mehreren Stücken zusammengesetzt, die verschiedene Namen tragen. Das Mittelstück, welches das stärkste ist, in den Kiel eingelassen und mit diesem verbolzt wird, heißt Bodenwrange. An sie reihen sich die Sitzer und weiter nach oben die ersten, zweiten, dritter Auflanger.

Die Spantenkonstruktion ist folgende. Jedes Spant besteht aus einer doppelten Lage von Hölzern, deren Enden gegenseitig so verschießen, daß man sie mitein-



Ein Spant.

a Bodenwrange. b b Sitzer. c c erste Auflanger. d d zweite Auflanger.
Das Spant ist, um seine Konstruktion anschaulicher zu machen, in seinen beiden Hälften gezeichnet, die nebeneinander liegen. In Wirklichkeit gehört aber die äußere Hälfte, deren Hölzer in der Zeichnung auseinandergeschoben sind, auf die innere Hälfte, und bildet dann mit ihr verbolzt das ganze Spant.

ander fest verbolzen kann und dem Ganzen eine gleichmäßige Haltbarkeit verliehen wird. An der Vorderfläche der Bodenwrange werden die Sitze verbolzt. Sie stoßen mit ihren unteren Enden über dem Kiel zusammen und ragen nach oben verhältnismäßig über die Endflächen der Bodenwrange hinaus. Die ersten Auflanger stoßen mit ihrer unteren Hirnfläche gegen die der Wrange und werden an der hinteren Kante der Sitzer verbolzt, während die zweiten Auflanger wieder stumpf gegen die Sitzer stoßen und an der vorderen Fläche der ersten Auflanger befestigt werden u. s. w.

Bodenwrange und obere Auflanger sind weniger, Sitzer und namentlich untere Auflanger aber stark gebogene Krummhölzer, und da diese krumm gewachsen sein müssen, um die erforderliche Stärke zu besitzen, so wird es erklärlich, daß bei dem großen Bedarf des Schiffbaues der Neuzeit ein fühlbarer Mangel an solchen Hölzern eingetreten ist und ihre Beschaffung stets schwieriger und kostbarer wird.

Während früher der Kubikmeter solchen Holzes mit 60 Mark teuer bezahlt wurde, hat man ihn gegenwärtig nicht unter 180 Mark, und da eine gedeckte Korvette, wie unsere „Elisabeth“, allein circa 1200 Kubikmeter Krummholz bedarf, so erklärt es sich, welchen bedeutenden Posten die Beschaffung von Bauholz in dem Budget einer Marine repräsentiert.

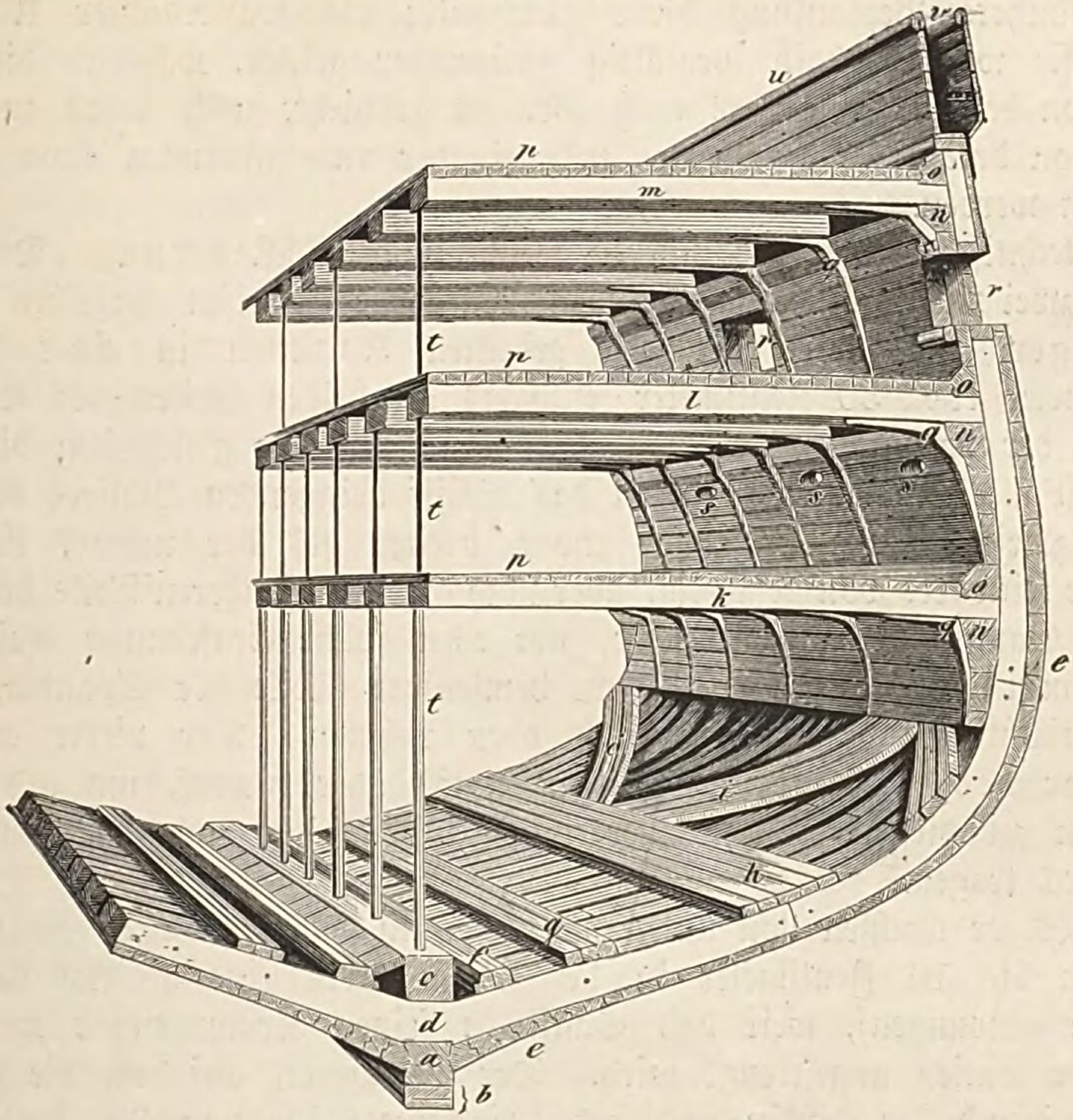
Dieser Mangel an geeignetem Eichenholz, welches in seinen Eigenschaften als Krummholz durch kein anderes vollständig zu ersetzen ist, hat auch zu der täglich sich mehrenden Verwendung des Eisens als Schiffbaumaterial die Veranlassung gegeben. In der Handelsmarine bricht es sich immer mehr Bahn. In der Kriegsmarine war man noch vor einigen Jahren der festen Ansicht, daß ungepanzerte Kriegsschiffe von Holz gebaut werden müßten, weil ein in oder unter der Wasserlinie durchschlagendes Geschoß ein mit Bordmitteln schwer oder gar nicht zu stopfendes regelloses Loch reißt, während das Loch bei Holzschiffen immer rund ist und sich durch vorbereitete konische Pflöcke leicht schließen läßt.

Trotzdem hat man jetzt diese Anschauung geopfert und beginnt auch die ungepanzerten Schiffe aus Eisen zu bauen, wie dies z. B. bei unseren neuesten für den auswärtigen Dienst bestimmten Korvetten Bismarck, Blücher, Moltke, Stosch u. a. der Fall ist.

Dem oben beregten Übelstande stehen bei Eisenbau die Vorteile entgegen, daß das Material stets ohne Schwierigkeit zu beschaffen ist, daß das ganze Schiff leichter und bei gleichen äußern Dimensionen innen mehr Raum bietet, weil man mit 2 Zentimeter Eisen auskommt, wo sonst 30 Zentimeter Holz erforderlich waren, und weil endlich Eisen eine ganz bedeutend längere Dauer hat als das der Fäulnis so leicht unterworfene Holz.

Die oben beschriebenen Spanten sind nur in den bauchigen Teilen des Schiffes anwendbar. Vorn und hinten, wo letzteres sehr scharf ist, treten die Kantspanten in ihre Stelle, und den Übergang zu diesen bilden die halben Spanten, die nur aus einer einfachen Lage von Hölzern bestehen. Den Kantspanten fehlen die Bodenwrangen, weil diese im spitzen Winkel gebogen sein müßten und solche Hölzer sehr schwierig oder gar nicht zu beschaffen sind. Die Sitzer der Kantspanten stoßen deshalb nicht wie bei den gewöhnlichen Spanten über dem Kiel zusammen, sondern werden seitwärts in das Totholz und genau unter dem Winkel eingezapft, unter dem sie zum Kiel stehen sollen. Um die Bodenwrangen in ihrer Lage auf dem Kiel besser festzuhalten, den Längsverband des Schiffes noch mehr zu stärken und dem Niederdruck der Masten einen größeren Widerstand entgegenzusetzen, wird über die Mitte der Wrangen das Kielschwein gelegt. Dies ist eine Art innerer Kiel, von ähnlichen Dimensionen wie dieser selbst und mit ihm und den Wrangen durch Zapfen und Bolzen auf das solideste ver-

bunden. An den Vorsteven werden dann noch die Ohr- und Klüshölzer gebolzt. Zwischen die ersteren wird das Bugspriet gelegt, vom dem später die Rede sein wird, durch die letzteren werden die Klüsen gebohrt, Öffnungen, durch welche man die Ankerketten in das Schiff leitet.



Querdurchschnitt der Holzkorvette „Elisabeth“.

a Kiel. b Loskiel. c Kielschwein. d Bodenwrange. e e Äußere Beplankung. f g Bodenweger. h Kimmweger. i Diagonalverband. k Zwischendeckplanken. l Batteriedeckplanken. m Oberdeckplanken. n n n Balkweger. o o o Wassergänge. p p p Zwischendeck, Batteriedeck, Oberdeck. q q q Eiserne Decksknie. r r Kanonenpforten. s s s Ochsenaugen, durch welche das Zwischendeck erhellt wird. t t t Deckstützen. u v Verschanzung des Oberdecks mit den Finknetzen zur Stauung der Hängematten.

Endlich werden die Stützen und Hölzer aufgelegt, welche das Heck des Schiffes, d. h. dessen hintern oberen Teil, bilden und sowohl vorn der Bug als auch hinten der Übergang von den Kantspanten zum Heck mit Holz ausgesetzt.

Damit ist das Gerippe des Schiffes hergestellt, und man sagt dann: „Das Schiff steht in Spanten.“

Die fernere Aufgabe des Baues ist nun, die einzelnen Inhölzer gegenseitig so zu verbinden, daß dem ganzen System diejenige Haltbarkeit, Widerstandsfähigkeit und zugleich Elastizität gegeben wird, deren es notwendig bedarf, um siegreich gegen die Gewalt der Elemente zu kämpfen. Dieser Verband ist in der Richtung der Länge doppelt, in der Breite einfach. Der Längsverband besteht in der äußeren und inneren B e p l a n k u n g, in den V e r d e c k e n, die alle drei parallel zum Kiel wirken, und in den D i a g o n a l s c h i e n e n und D i a g o n a l p l a n k e n, welche von

Eisen resp. Holz in schräger Richtung über eine Reihe von Spanten greifen. Sie haben namentlich den Zweck, das scharfe Vorder- und Hinterschiff, die weniger vom Wasser unterstützt werden als der vollere Mittelteil, an dieses letztere zu fesseln und ein Durchbiegen des Kiels zu verhüten.

Die äußere Beplankung dient gleichzeitig als wasserdichter Überzug des Schiffes; sie wird deshalb sorgfältig aneinander gefügt, während dies bei der inneren von dem unteren Deck nach oben zu geschieht, nach unten zu aber nur Streifen von drei bis vier Planken nebeneinader und zusammen etwa 1,3 Meter breit gelegt werden.

Der technische Name der inneren Beplankung ist Wegerung. Der unterste, nur aus zwei bis drei Plankengängen bestehende Streifen derselben heißt der Bodenweger. Er wird bei den gedeckten Korvetten in einer Dicke von 13 Zentimeter etwa 30 Zentimeter seitwärts an beiden Seiten des Kielschweins gelegt und der dazwischen bleibende freie Raum, in den gleichzeitig die Pumpen münden, ist als Sammelplatz des in das Schiff dringenden Wassers bestimmt.

Der zweite Bodenwegergang, etwas breiter als der untere, liegt 1 bis $1^1/_3$ Meter seitwärts von letzterem, aber noch auf dem flacheren Teile des Bodens; der dritte Gang, der Kimmweger, um eben solche Entfernung weiter hinauf in der Kimm des Schiffes, d. h. an demjenigen Teile der Spanten, wo diese ihre hauptsächlichste Krümmung nach oben nehmen. Der vierte endlich, der Balkweger des Zwischendecks, liegt noch höher hinauf, um als Unterlage der Balken zu dienen, welche quer im Schiffe liegen und das unterste oder Zwischendeck tragen.

Die Weger wachsen von unten nach oben in Stärke von 13 Zentimeter am Kielschwein bis 16 Zentimeter in der Kimm (stets eine gedeckte Korvette als Grundlage genommen), weil das Schiff in seinen Krümmungen mehr als in den geraden Linien angestrengt wird. Der Balkweger, auf dem die Decksbalken ruhen, ist jedoch der stärkste und hat oben eine Dicke von 30 Zentimeter, die sich dann bis zur darunter liegenden Planke wieder auf 15 Zentimeter verjüngt.

Der Raum zwischen Boden- und Kimmwegern wird nicht ausgefüllt, weil dies eine unnütze Holzverschwendung wäre und das Schiff dadurch ebenso zwecklos beschwert würde, als an Elastizität verlöre. Außerdem gestattet diese Wegerung in Streifen den Zutritt der Luft zu den Spanten, die dadurch mehr vor Fäulnis bewahrt werden.

Nur zwischen Kimm- und Balkwegern werden in bestimmten Entfernungen voneinander die vorhin erwähnten Diagonalplanken in der Weise angebracht, daß ihre oberen Enden im Vorderschiff nach vorn, im Hinterschiff nach hinten zeigen. Die unter allen Wegern durchlaufenden und in die Spanten eingelassenen Diagonalschienen dagegen zeigen vom Balkweger des Oberdecks ausgehend mit ihren unteren Enden im Vorderschiff nach vorn, im Hinterschiff nach hinten und laufen bis zum Kielschwein hinab.

Nach dem Anbringen des Diagonalverbandes und der Wegerung unter dem Zwischendeck werden noch die Balkweger für die Balken des zweiten oder Batteriedecks und für die des dritten oder Oberdecks gelegt und vorläufig verbolzt, dann

aber zur äußeren Beplankung geschritten. Diese kann man nicht eher vornehmen, um durch sie nicht die Form des Schiffes zu verändern, was leicht eintreten würde, wenn die Spanten nicht durch den teilweisen inneren Verband auf ihren richtigen Stellen gehalten würden.

Von der äußeren Beplankung des Schiffes bringt man zunächst die Kielgänge und die Berghölzer an. Die ersteren sind die vier oder fünf dem Kiel zunächst liegenden Planken; die Berghölzer dagegen der in der Gegend der Wasserlinie gelegene Gürtel des Schiffes, zu dem man, weil es hier stärker leidet, schwerere Planken nimmt als die übrigen sind. Bei gedeckten Korvetten haben die Berghölzer eine Dicke von 18, die Kielgänge eine solche von 26 Zentimeter; beide sind aber immer von Eichenholz, während man zu den übrigen Planken unter Wasser wohl auch Lärchen-, Teak- oder Mahagoniholz verwendet. Die Kurven der äußeren Schiffsform erfordern namentlich im Bug und am Heck starke Krümmungen der Beplankung. Im gewöhnlichen Zustande des Holzes würde es fast unmöglich sein, 20—26 Zentimeter Planken in die erforderliche Lage zu zwängen, und man bereitet sie deshalb, nachdem sie fertig behauen sind, durch Dampf dazu vor. Sie werden vor dem Anbringen in einen hölzernen Kasten gepackt, in den man Wasserdampf leitet und darin je nach Erfordernis ein bis drei Stunden lang erwärmt, wodurch sie die gewünschte Biegsamkeit erhalten.

Die nächste Arbeit ist die Legung der Decksbalken, viereckiger Hölzer, die auf den Balkwegern ruhend im rechten Winkel zur Kiellinie von einer Seite des Schiffes zur anderen reichen. Sie dienen als Träger für die verschiedenen Verdecke des Schiffs und werden demnach in Zwischendecks-, Batteriedecks- und Oberdecksbalken unterschieden. Im Verhältnis zu den Lasten, welche die Decke zu tragen haben, sind die ersten und letzten die schwächsten, und zwar sind die Zwischendecksbalken 24 Zentimeter breit und 26 Zentimeter dick; die des Batteriedecks dagegen, auf dem die Geschütze stehen, 31 Zentimeter breit und 33 Zentimeter dick. Außerdem haben sie den Zweck, dem äußeren Wasserdrucke, welchen das Schiff zu erleiden hat, entgegenzuwirken und die Seiten des letzteren auseinanderzuhalten. Sie bilden deshalb die Hauptverbindung des Schiffes in der Breite. Ihre Enden werden entweder in die Balkweger eingelassen (eingeschwalbt) oder stumpf mit Cylinderzapfen auf dieselben gelegt; in beiden Fällen aber mit Bolzen auf den Balkwegern festgebolzt. Außerdem erhalten die Balken noch eiserne Kniee, welche die Verbindung mit der Schiffswand dadurch herstellen, daß der eine kürzere Arm unter der unteren Fläche des Balkens befestigt wird, während man den längeren gerade heruntergehenden Arm mit der Schiffswand verbolzt.

Bei Kauffahrteischiffen legt man die Kniee meistens schräg, so daß der untere Arm über mehrere Spanthölzer greift; auch läßt man oft den untern Kniearm bis unter das Zwischendeck resp. bis zur Kimm laufen und ersetzt durch die Lage und Länge dieser Kniee die fehlenden Diagonalschienen.

Die Balken haben eine Krümmung nach oben, die demgemäß auch die auf ihnen ruhenden Verdecke erhalten, damit das Wasser nach den Seiten zu durch

Abflußröhren (Speigatten) außenbords ablaufen kann. Um durch die später auf ihnen ruhenden Lasten nicht gerade gebogen zu werden, erhalten sie in der Mitte Stützen. Man fertigt die Balken aus Eichen-, Mahagoni- oder Teakholz, in neuerer Zeit aber immer vielfältiger aus Eisen.

Über die obere Kante der Balken wird zu deren besserer Befestigung sowie zur Stärkung des Längsverbandes der mit den Balkwegern parallel laufende Wassergang gelegt, ein von vorn bis hinten im Schiffe laufendes, natürlich aus mehreren Längen zusammengesetztes schweres Holz, das mit den Balken und der Schiffswand verbolzt wird und zugleich den Abschluß der Verdecke und einen Wasserlauf längs der Bordwand bildet.

Danach wird durch längsschiffs zwischen den Decksbalken eingelassene Klötze (Schlingen) das Rahmwerk für die verschiedenen Öffnungen, welche die Verdecke haben sollen, hergestellt. Die Öffnungen dienen teils zum Durchlaß der Masten und des Schornsteins der Dampfmaschine, teils als Niedergänge für die Mannschaft oder als Kommunikationswege zwischen den verschiedenen Verdecken, um Lasten (Proviant, Munition u. s. w.) hin und her zu schaffen und heißen in beiden letzten Fällen Luken.

Die Kanonenpforten an beiden Seiten des Schiffes werden gleich beim Spantenriß berücksichtigt und von Anfang an hinein gebaut.

Zur ferneren soliden Verbindung des Schiffes treten dann noch die Bug- und Heckbänder, sehr starke und lange horizontal liegende eiserne Bänder, welche die Steven und zehn bis zwölf der ihren Seiten zunächst liegenden Kantspanten auf das engste miteinander vereinigen. Endlich sind noch die schweren metallenen Verbandschienen zur Verbindung des Kiels mit dem Hintersteven und Ruderpfosten zu erwähnen, wo diese den untern Abschluß des Schraubenbrunnens bilden. Das Gewicht dieser Schienen beträgt bei einer gedeckten Korvette circa 2000—2500 Kilogramm. Sodann wird der Rest der äußeren und inneren Beplankung angebracht und erstere abgedichtet. Dies geschieht, indem man zwischen die eng aneinander gefügten Planken Werg treibt und die Nähte nachher mit einer Mischung aus Pech und Harz vergießt, eine Arbeit, die technisch „kalfatern“ heißt.

Die innere Beplankung wird nicht kalfatert. Dagegen geschieht dies noch vor dem Anbringen der Außenhaut mit den Spanten vom Kiel bis zur Kimm, d. h. soweit die Zwischenräume zwischen ersteren vollständig dicht mit Hölzern (Füllspanten) ausgesetzt sind, und zwar von außen und innen, um den Boden des Schiffes wasserdicht zu machen,. im Falle bei etwaigem Aufstoßen auf den Grund eine äußere Planke beschädigt werden sollte.

Es folgt dann die Anbringung der Einfassung (Lukschwellen) für die oben erwähnten Luken und das Legen der Verdecke selbst. Die Decksplanken haben bei Korvetten eine Breite von 15 und eine Dicke von 10 Zentimeter. Sie werden aus Fichtenholz geschnitten, um stets schön weiß und rein zu erscheinen. Im Batteriedeck nimmt man jedoch meistens längs der Luken zwei und an Bord so viel Gänge Eichen- oder Teakholz, als die Lafetten Breite haben, weil das Arbeiten mit den Geschützen die fichtenen Planken sehr bald ruinieren würde.

Mit der Beendigung dieser Arbeit nähert sich das Schiff dem Zeitpunkte, wo es vom Stapel läuft.

Vorher werden jedoch noch die inneren Einrichtungen, wie Pulverkammern, Vorratsräume, Kajütten u. s. w., von denen später die Rede sein wird, im großen ganzen aufgestellt und alle jene Zimmereien am Boden vorgenommen, die sich, wenn das Schiff zu Wasser ist, nicht ausführen lassen. Dahin gehören vornehmlich die wasserdichte Ausfutterung des Lagers für die Schraubenwelle, sowie die Legung dieser selbst, das Befestigen der Unterlagen für die Maschine, das Einsetzen der verschiedenen Ventile für die letztere, das Anbringen der Ausgußröhren, durch welche die zum Kondensieren des verbrauchten Dampfes erforderlichen Wassermassen ausströmen und das Befestigen der Ösen am Ruderpfosten, in welche später das Steuerruder gehakt wird, was jedoch erst nach dem Stapellauf geschieht.

Das Ruder selbst ist von Eichenholz gebaut und besteht aus zwei eng miteinander verbundenen Teilen. Der vordere Teil, ein aufrechtstehender Balken, reicht mit seinem oberen Ende, dem Kopfe, durch eine dazu bestimmte cylindrische Öffnung, den Ruderkoker, in das Schiff, und an ihm sind die Haken (Fingerlinge) befestigt, mit denen das Ruder in die am Ruderpfosten befindlichen Ösen gehakt wird und um die es sich dreht. Dieser Balken heißt das Herz und ist der stärkste und wichtigste Teil des Ruders. Da das Herz allein jedoch zu wenig Fläche bietet, so ist es an seinem hintern Teile und unter Wasser durch einen Ansatz verbreitert, welchen man das Ruderhack nennt und das dem Ruder seine Wirkung auf die Steuerung des Schiffes gibt.

In dem Kopfe des Ruders wird ein anderer horizontal liegender, gewöhnlich eiserner Balken, die Ruderpinne, befestigt, durch den man das Ruder dreht. Da aber bei größeren Schiffen einfache Menschenkraft zu dieser Drehung nicht ausreicht, so wendet man dazu starke Flaschenzüge an, deren Taue sich um eine Welle wickeln und mit Hilfe des Steuerrades in Bewegung gesetzt werden.

Das Ruder hat im Vergleich zum Schiffskörper eigentlich nur kleine Dimensionen, und seine Fläche steht in einem bestimmten Verhältnisse zu der größten Querschnittsfläche des Schiffes (1 : 15). Seine Wirkung beruht auf dem mehr oder minder schiefen Druck, den der durch die Fahrt des Schiffes erzeugte Wasserstrom auf die Ruderfläche ausübt.

Ist das Ruder parallel mit dem Kiel gelegt, so wird der von vorn kommende Wasserdruck an seinen beiden Seiten gleich sein, mithin das Schiff theoretisch in der eingeschlagenen Richtung weiter segeln. Soll es links, so muß auch das Ruder nach dieser Seite hin gelegt werden, indem man die Pinne nach rechts schiebt. Es bildet alsdann einen Winkel mit der Kiellinie; der am Schiffe entlang gleitende Wasserstrom drückt demgemäß auf die Ruderfläche und schiebt das Hinterteil des Schiffes so lange nach rechts oder dessen Vorderteil nach links, wie die Winkelstellung dauert. Das Umgekehrte findet statt, wenn das Ruder rechts gelegt wird, und auf diese Weise wird durch geschicktes und rechtzeitiges Drehen des Ruders das Schiff auf dem richtigen Kurse gehalten, resp. ihm jede beliebige Richtung gegeben.

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß die Wirkung des Ruders um so größer ist, je stärker der darauf ausgeübte Wasserdruck wird, und da dieser wieder von der Schnelligkeit abhängt, mit der das Schiff durch das Wasser geht, so wird im allgemeinen ein schnell segelndes Fahrzeug um so besser steuern, bei einem stillliegenden das Ruder aber gar nicht wirken.

Wenngleich nun aber das Ruder im Verhältnis zum großen Schiffsgebäude ein kleines Stück ist, so wird es bei den gewaltigen Dimensionen der neueren Panzerschiffe selbst doch immer ein sehr großer Gegenstand, und der von ihm auszuhaltende Wasserdruck ein sehr bedeutender. Die gewöhnliche Drehung mit Hilfe der Flaschenzüge reicht deshalb nicht mehr aus, und man hat zu anderen mechanischen Hilfsmitteln seine Zuflucht nehmen müssen. Die Notwendigkeit hierfür zeigte sich zuerst bei dem ersten englischen Panzerschiffe „Warrior", in dem bei etwas schlechtem Wetter sechsunddreißig Mann kaum das Ruder zu halten vermochten. Als Verbesserung hat man als Bewegungsmittel ein durch hydraulische oder Dampfkraft getriebenes Räderwerk eingeführt und dem Ruder selbst in einzelnen Fällen eine andere Konstruktion zu geben versucht. Während letzteres sonst mit den an seiner vorderen Fläche angebrachten Haken in die Ösen am Ruderpfosten gehakt wird, seine Drehungsachse also an seiner Vorderkante liegt, dreht sich das unter andern eingeführte Balanceruder um Zapfen, die oben und unten im Herz sitzen, und letzteres hat nicht nur hinten, sondern auch vorn einen Ansatz, der halb so breit ist wie der hintere und mit ihm zusammen ungefähr ein Rechteck bildet. Da die Achse bei dieser Konstruktion um ein Dritteil der Ruderbreite rückwärts liegt, so sind bei der Drehung des Ruders nur zwei Dritteile des Wasserdrucks zu überwinden, während für die Steuerung des Schiffes selbst doch die ganze Fläche des Ruders wirksam bleibt. Mehrere große Panzerschiffe, so auch unser „König Wilhelm", sind mit diesem Balanceruder ausgerüstet. Natürlich bedingt die Anwendung desselben entweder den gänzlichen Fortfall des Ruderpfostens oder eine Verlängerung des Kiels über den Ruderpfosten hinaus bis zu dem Drehungszapfen. Das Balanceruder ist übrigens keine neuere Erfindung, sondern war bei den Schiffen der Mittelmeervölker schon vor zweitausend Jahren allgemein gebräuchlich. (Siehe Graser, De veterum re navali.)

In letzterer Zeit hat man dasselbe aber doch wieder fallen lassen und ist zu der alten, jedenfalls mehr Festigkeit und Sicherheit bietenden Form zurückgekehrt. Ebenso hat man die Bewegung durch hydraulische Kraft aufgegeben und jetzt fast allgemein das nach vielfachen Experimenten ziemlich vollkommen wirkende Dampfruder eingeführt. Mit diesem ist man im stande, das größte Panzerschiff mit einem Manne zu steuern.

Da so komplizierte Maschinerieen jedoch stets Zufälligkeiten unterworfen sind, so ist neben der Dampfsteuerung stets noch das alte System mit Flaschenzug und Welle vorhanden, um es beim Versagen der ersteren sofort in Thätigkeit setzen zu können.

Wenn die Einrichtungen am Bord des Schiffes für die Aufnahme der Maschine und des Ruders getroffen sind, kann das Schiff vom Stapel laufen.

Indessen darf man nicht glauben, daß der Bau eines Schiffes so rasch und leicht von statten geht, wie es hier nach der Beschreibung den Anschein hat. Selbst wenn man ohne Rücksicht auf Kosten eine Korvette in schneller Frist bauen und so viel Arbeitskräfte daran setzen wollte als nur irgend verwendbar sind, würde dieselbe unter acht bis zehn Monaten nicht fertig zu bringen sein. Bei Holzschiffen beeilt man sich aber nie in solcher Weise, wenn nicht die dringendste Notwendigkeit vorliegt. Eine Hauptbedingung für ihre Dauerhaftigkeit ist die vollständige Austrocknung der Inhölzer, wenn dieselben nach der Beplankung und dem dadurch herbeigeführten Abschluß der Luft nicht sehr bald, vielleicht schon nach zwei bis drei Jahren durch Fäulnis gefährdet werden sollen. Man stellt deshalb gewöhnlich die Holzschiffe verhältnismäßig schnell in Spanten, läßt sie dann aber ein bis zwei, ja wenn keine Eile erforderlich, selbst drei Jahre auf der überdachten Helling stehen, um jede Feuchtigkeit aus den Inhölzern zu entfernen. Unsere Korvette „Hertha“ hat drittehalb Jahr in Spanten gestanden, bietet aber auch die Garantie einer zwanzigjährigen Haltbarkeit, während z. B. die vor zweiunddreißig Jahren gebaute Korvette „Danzig“, welche in einem Jahre ganz fertig gemacht wurde, schon nach drei Jahren zum größten Teile verfault war und als untauglich für Kriegszwecke verkauft werden mußte.

In früherer Zeit, als man noch keine Trockendocks besaß, wurden die Schiffe vor dem Ablauf bekupfert und damit unter Wasser gänzlich fertig gemacht. Dies geschieht zwar jetzt auch noch, wo man keine Docksvorrichtungen besitzt, andernfalls aber ist es immer besser, das Schiff erst nach Ablauf im Dock zu kupfern. Ein vollständiges Dichtschließen der Nähte findet erst im Wasser statt, und die schon auf Stapel angebrachte Kupferhaut kann auch beim Bau des Ablaufgerüstes und namentlich beim Aufkeilen desselben leicht beschädigt und dadurch die glatte Oberfläche des Schiffsbodens beeinträchtigt werden, die für die Geschwindigkeit so wesentlich ist.

Der Kupferbeschlag von Holzschiffen unter Wasser und bis etwa 16 Zentimeter über die Wasserlinie ist notwendig, wenn dieselben nicht sehr bald einen Teil ihrer Geschwindigkeit verlieren und gegen die Angriffe des Holzwurms (teredo navalis) geschützt sein sollen. Gewöhnliches ungeschütztes Holz bewächst namentlich in tropischen Gewässern, wenn es nur einige Tage ruhig liegt, sehr bald mit Muscheln und vegetabilischen Gebilden, die, wenn sie sich einmal angeheftet, in wenigen Monaten die Holzfläche mit einer mehrere Zentimeter dicken rauhen Kruste überziehen. Bei Schiffen erhöht ein solcher Anwuchs die Reibung des Wassers am Boden natürlich in großem Maße, hemmt die Geschwindigkeit und reduziert sie oft bis auf die Hälfte. Ein viel gefährlicherer Feind für Schiffsböden ist aber der Bohrwurm, ein etwa 5—6 Zentimeter langer und 4—6 Millimeter dicker Wurm mit sehr scharfen und starken Beißzangen bewehrt, der sich in die Bodenplanken einfrißt und darin die schrecklichsten Verheerungen in unglaublich kurzer Zeit anrichtet. Er durchzieht das Holz in zahllosen Gängen und Windungen, zwischen denen er nur Schichten von der Stärke eines Papierblattes stehen läßt, so daß sehr bald die Haltbarkeit zerstört ist und in früheren Zeiten viele Hunderte von Schiffen durch ihn zu Grunde gegangen sind. Ursprünglich ein Bewohner

der Tropen, hat er sich jedoch auch in nördlichen und südlichen Häfen akklimatisiert, und man scheint nirgends vor ihm absolut sicher zu sein. Während er bis jetzt nur vereinzelt in die Ostsee gedrungen ist, findet man ihn bereits in unserm Kriegshafen an der Jade sehr stark vertreten, ebenso in einigen englischen und französischen Häfen, während er in anderen wieder fehlt. Man hat, um das teure Kupfer zu sparen, die verschiedensten Anstriche und Salben als Schutz gegen Anwuchs und Wurm erfunden, deren Hauptbestandteil meistens metallische Gifte bilden, aber ohne dadurch vollständigen Erfolg zu erzielen. Ein Beschlag von Zinkplatten sichert Holzschiffe zwar gegen den Wurm, aber nicht gegen Anwuchs, und das einzige Radikalmittel gegen beides bleibt immer nur das Kupfer.

Seine im Seewasser erfolgende langsame Oxydation erzeugt ein Gift, das allen organischen Gebilden tödlich ist und jedes Ansetzen verhindert, wodurch der Schiffsboden, so lange die Platten dauern, stets seine glatte Oberfläche behält.

Man nimmt die Platten durchschnittlich 1,6 Millimeter stark, und sie halten dann ungefähr fünf Jahre, ehe sie ersetzt werden müssen. In neuester Zeit verwendet man jedoch das reine Kupfer seltener, sondern statt dessen eine Legierung aus Kupfer und Zinn, das sogenannte gelbe Metall, welches billiger und eben so haltbar ist.

Eine notwendige Folge des an und für sich schon kostbaren Bodenbeschlages mit Kupfer und gelbem Metall ist noch eine anderweitige Verteuerung des Baues. Sämtliche Bolzen und Nägel, welche zum Verbande des Schiffes unter Wasser dienen und deren Köpfe mit Kupferhaut in Berührung treten, müssen ebenfalls von Kupfer oder gelbem Metall gefertigt sein, um nicht in kurzer Zeit ruiniert zu werden. Sobald nämlich Kupfer und Eisen sich im Salzwasser berühren, entsteht ein starker galvanischer Strom, der zersetzend auf das Eisen einwirkt und dasselbe sehr bald vollständig zerstört.

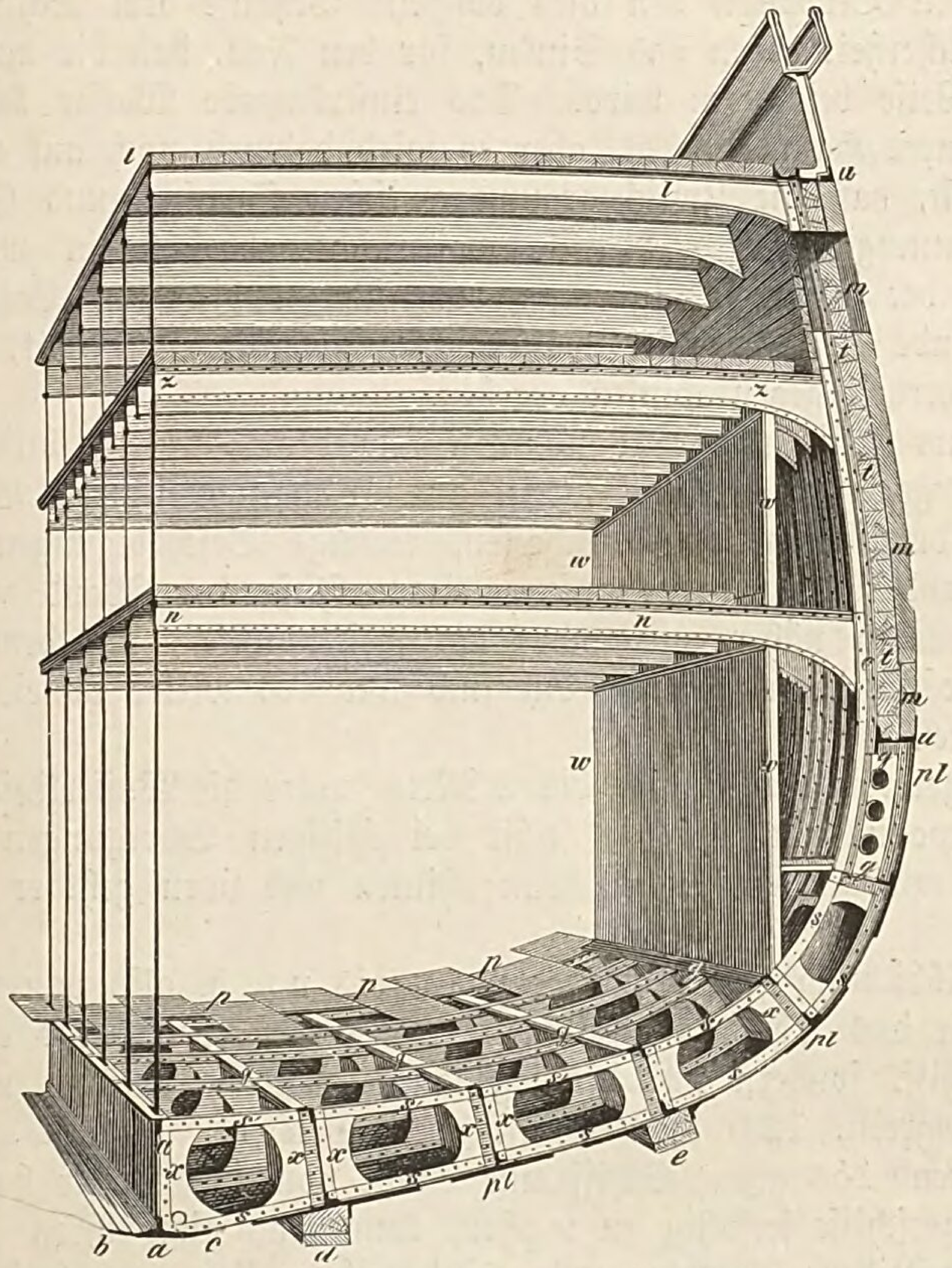
Hiermit wäre das Wesentlichste über den Bau der hölzernen Kriegsschiffe gesagt. Bevor jedoch zum Ablauf derselben von der Helling und zu ihrer Ausrüstung übergegangen wird, wollen wir einen Blick auf den Bau der eisernen Panzerschiffe werfen, welcher von denen der hölzernen vielfach abweicht.

Da es indessen schwierig sein würde, dem Leser nur durch Worte ein klares Bild davon zu geben, so ist in der beigefügten Zeichnung ein Teil des halben Querschnitts eines solchen Panzerschiffes, und zwar der deutschen Panzerfregatte „König Wilhelm“ in perspektivischer Ansicht dargestellt, bei deren Konstruktion die neueren Verbesserungen des Eisenbaues berücksichtigt sind.

Der Kiel ist aus einem aufrechtstehenden a a und einem horizontalen Stück b a c zusammengesetzt, die beide miteinander vernietet sind. Ersteres ist 1,5 Meter hoch und 2 Zentimeter stark, während der letztere aus zwei 2,6 Zentimeter starken Eisenplatten besteht. Außerdem hat das Schiff noch zwei hölzerne Seitenkiele d und e an jeder Seite, die wie die Loskiele hölzerner Schiffe wirken und, wenn das Schiff an den Grund kommt, die Beschädigung des Eisens möglichst hindern sollen.

Die Winkeleisen s s s und s s s, durch die dazwischengesetzten Bleche x x gestützt und in ihrer Form gehalten, bilden die Spanten, die im Boden des Schiffes je 1,3 Meter von einander entfernt liegen.

Verband und Stärke der Länge nach erhält das Schiff durch die mit dem aufrechtstehenden Kiel parallel laufenden und wie dieser konstruierten Gürtungen g g g, deren an jeder Seite sechs liegen und die mit den Spanten ein aus der Figur ersichtliches Rahmwerk bilden, das mit größter Stärke nach allen Richtungen



Durchschnitt des Panzerschiffs „König Wilhelm.“

zugleich die möglichste Elastizität und Leichtigkeit verbindet. Nach vorn zu laufen diese Gürtungen, welche stets im rechten Winkel zur äußern Schiffsform bleiben, im Steven zusammen, wodurch dieser eine außerordentliche Festigkeit erhält, die bei einem Stoße des an ihm befestigten Rammbugs sehr in das Gewicht fällt. Dieser Rammbug ist eine schwere, vorn konvex und etwas zugespitzt geformte schmiedeeiserne Platte, deren hervorragendster Punkt unter die Wasserlinie fällt und zum Anrennen feindlicher Schiffe bestimmt ist. Auf der obersten Längsgürtung ruht der Panzer m m mit seiner Futterung t t von Teakholz, das sich bei den Versuchen als das gegen Geschosse widerstandsfähigste Holz gezeigt hat.

Wie man sieht, hat das Schiff einen doppelten Boden. Der äußere besteht aus vernieteten Platten pl pl, die unten eine Stärke von 2,6 Zentimeter haben und sich weiter nach oben bis 2 Zentimeter verjüngen, der innere aus den Platten p p, die sich teilweise fortnehmen lassen, aber ebenfalls wasserdicht schließen. Dieser doppelte Boden geht bis an die vierte Längsgürtung und steigt dann vertikal in der Eisenwand w w bis an das zweite Batteriedeck z z, auf dem die Geschütze stehen, und das etwa 2,5 Meter über der Wasserlinie liegt. Abgesehen von dem starken Verbande, den dies doppelte Gehäuse dem Schiffe gibt, bietet es zugleich Sicherheit gegen das Sinken, für den Fall, daß die äußere Haut auf irgend eine Weise beschädigt wird. Das einströmende Wasser kann dann nur bis an die innere Haut dringen, aber es wird dadurch noch auf einen kleineren Platz beschränkt, daß die Zwischenräume zwischen Spanten und Gürtungen auf gewisse Entfernungen durch Ventile wasserdicht abgeschlossen werden können. Außerdem ist der ganze Schiffsraum vom Boden bis zum Batteriedeck durch neun Querwände in ebensoviel wasserdichte Abteilungen geteilt, und dadurch möglichste Sicherheit gegen Sinken gegeben.

Der Raum zwischen der Wand w w und der Schiffseite bildet die Wallgänge. Sie gewähren freien Zutritt zu der ganzen innern Bordwand und gestatten bei durchschlagenden Geschossen, etwaige Beschädigungen der ersteren auszubessern und Lecke zu verstopfen. Vom Fuße der Wand w w aufwärts liegen die Spanten näher aneinander als weiter unten, um dem Panzer eine um so größere Stütze zu geben. Sie sind nur 0,6 Meter voneinander entfernt und 1 Zentimeter stark.

Der Panzer reicht mittschiffs bis 2 Meter unter die Wasserlinie, die äußerste Grenze, bis wohin ein Geschoß selbst bei heftigen Bewegungen des Schiffes unter Wasser wirksam einschlagen kann; hinten und vorn geht er nicht ganz so tief hinunter.

In der Abbildung ist der Panzer von u bis u d. h. also von 2 Meter unter Wasser bis an das Oberdeck gezeichnet. In dieser Weise deckt er jedoch nicht das ganze Schiff, sondern nur die sogenannte Batterie, welche zwei drittel der Schiffslänge begreift, 12,5 Meter hinter dem Vorsteven beginnt und 73 Meter lang ist, während das ganze Schiff eine Länge von 113 Meter hat.

Um Panzerschiffe seefähig zu machen, kann man nicht ihren ganzen Körper mit Panzer bekleiden; Vorder- und Hinterteil müssen verhältnismäßig immer leichter gebaut werden als der mittlere, weil bei ihnen wegen ihrer scharfen Form der Auftrieb des Wassers, d. h. die Unterstützung, welche sie durch letzteres erhalten, soviel geringer ist. Eine ebenso große Belastung wie die des bauchigen Mittelteils würde sie daher erstens viel mehr anstrengen und gefährden, sodann aber auch bei Seegang ein sehr heftiges Stampfen des Schiffes, d. h. eine Auf- und Niederbewegung in der Richtung der Länge zur Folge haben, wie dies die Erfahrung an den ersten Panzerschiffen gezeigt hat. Man konzentriert daher in neuerer Zeit sowohl Geschütze als Panzer soviel wie möglich nach der Mitte des Schiffes, während man die Extremitäten nur mit einem Panzergürtel umgibt, der ungefähr 6 Fuß unter und 4—5 Fuß über die Wasserlinie reicht. Über dem-

selben ist dann die ganze Schiffswand nur von den mit 2 Zentimeter dicken Platten bedeckten Spanten gebildet, durch welche natürlich die Geschosse stets glatt durchschlagen. Indessen hat dies wenig Bedeutung, da alle Maschinenteile und Geschütze hinter Panzer stehen und im Gefechte sich auch die ganze Besatzung hinter diesen zurückzieht.

Da es in der Schlacht jedoch auch häufig vorkommt, daß ein Schiff von seinem Gegner der Länge nach beschossen wird, was die meisten Verheerungen anrichten kann, so muß die Batterie auch nach vorn und hinten geschützt werden, und dies geschieht durch Querwände, welche die Kasematte, in der die Geschütze aufgestellt sind, an ihren beiden Enden abschließen, von Bord zu Bord bis auf das Zwischendeck hinuntergehen und aus 26 Zentimeter starken Teakholzbalken bestehen, über die ein 15,6 Zentimeter dicker Panzer gelegt ist. Die vordere dieser Querwände steigt auch noch über das Oberdeck hinauf, um dort zwei Kanonen zu schützen, die in der Kiellinie nach vorn feuern. Die hintere Wand reicht jedoch nur bis an das Oberdeck. Die beiden über ihr auf letzterem stehenden Kanonen werden durch zwei halbrunde gepanzerte Türme gedeckt, die an jeder Seite des Schiffes etwas nach außen vorgebaut sind und je zwei Pforten haben. Durch dies Arrangement wird es möglich, daß die in den Türmen stehenden Geschütze unter einem Winkel von fünfzehn Grad zur Kiellinie nach hinten feuern können. Die Panzerplatten werden auf der Holzfutterung überall mit mächtigen Holzschrauben befestigt, deren Köpfe etwas versenkt und mit Kitt egalisiert werden, da sich gezeigt hat, daß dies einen besseren Halt gibt als die früher gebräuchlichen vernieteten Bolzen, oder Schrauben mit Muttern, bei denen Köpfe und Muttern durch die heftige Erschütterung des Schusses absprangen. Außerdem sind die Platten jedoch auch mit Durchbolzen mit der inneren Schiffswand verbunden.

Die Panzerplatten selbst, welche bei dem „König Wilhelm“ in der Wasserlinie und auf der ganzen Batterie eine Dicke von 21 Zentimeter haben, sonst aber nach unten und den beiden Extremitäten zu sich bis auf 16 und 14 Zentimeter verjüngen, weil hier die Schüsse wegen der scharfen Form des Schiffes nur unter einem Winkel treffen können und an Kraft verlieren, fertigt man jetzt so lang und breit wie möglich, da ihr Zusammenstoß immer eine schwächere Stelle bildet. Ihre Länge ist 5—6 Meter bei einer Breite von etwa 1 Meter. Sie werden aus doppeltgepuddeltem besten Eisen gewalzt und müssen möglichst homogen sein, ohne alle Fehler und Risse. Man schneidet und hobelt sie jetzt mit einer solchen Akkuratesse, daß man nach dem Anbringen kaum ihre Fugen sieht. Die größeren Biegungen gibt man ihnen in der sogenannten Wiege, einer von starkem Gitterwerk eingeschlossenen Plattform. Auf dem Boden derselben wird durch eiserne Würfel die Form gebildet, in welcher die Platte an das Schiff angebracht werden soll, diese in rotglühendem Zustande darauf gelegt und auf das Modell niedergekeilt, wonach man sie erkalten läßt.

Die 21 Zentimeter starken Platten des „König Wilhelm“, der vor neunzehn Jahren gebaut ist, sind seitdem sehr bedeutend überholt. Damals galt dieser Panzer für den stärksten, jetzt ist man bereits bei dem doppelten angekommen und unsere neuen Panzerkorvetten von der Klasse Sachsen und Bayern haben 42 Zenti-

meter Panzer. Da solche dicke Platten sich jedoch sehr schwer und namentlich nicht durchgängig homogen herstellen lassen, so legt man zwei, durch eine Teakholzschicht getrennt, aufeinander. Bei den obigen Schiffen ist die äußere Platte 26 Zentimeter, die innere 16 Zentimeter stark.

Die Lage der drei Verdecke des Schiffes l l, n n und z z ist aus der Zeichnung ersichtlich. Die Decksbalken sind ebenfalls alle von Eisen; sie sind 1,3 Meter im Zwischendeck und Oberdeck, aber nur 0,6 Meter im Batteriedeck voneinander entfernt, weil sie hier die schwere Last der Geschütze zu tragen haben. Über den Decksbalken liegen dann noch Eisen- oder Stahlplatten und erst auf diesen die hölzernen Decksplanken. Die Platten des Oberdecks über der Batterie sind von Stahl und 1,3 Zentimeter, vor und hinter derselben 7 Millimeter stark. Das Batteriedeck hat 1,3 Zentimeter Eisenplatten. Das Zwischendeck ist unter der Batterie gar nicht, hinter derselben mit 1,3 Zentimeter, vor ihr aber mit 5 Zentimeter starken Platten belegt. Dies geschieht, um dasselbe gegen das Einschlagen von oben kommender Geschosse zu schützen, was leicht möglich ist, da der Panzergürtel im Bug, wie oben bemerkt, nur bis zwei Fuß über die Wasserlinie reicht. Sie prallen dann aber von den 5 Zentimeter Deckplatten ab und brechen ihre Gewalt an der gepanzerten Querwand.

In dem Vorstehenden sind die Hauptzüge des Eisenbaues angedeutet, so daß sich der Leser ein Bild davon machen kann. Auf sonstige Eigentümlichkeiten der Panzerschiffe wird noch einmal näher bei der Beschreibung der einzelnen Fahrzeuge der deutschen Marine in der zweiten Abteilung des Buches zurückgekommen werden. Bemerkt sei nur noch, daß man, wenn auf der Helling gebaut wird, die Panzerplatten erst nach dem Ablauf des Schiffes anbringt, weil dies viel bequemer ist und der bloße Rumpf ohne Maschine und sonstige Ausrüstung stets so weit über Wasser liegt, daß die untere Grenze des Panzers sich auch noch darüber befindet.

Das Kupfern der eisernen Schiffe und des unter Wasser liegenden Panzers hat bis vor kurzem der früher erwähnte galvanische Strom verhindert, und trotz aller Anstriche bewächst der Boden derart, daß er in tropischen Gegenden alle drei bis vier Monate gereinigt und das Schiff dazu in ein Dock gebracht werden muß. Ich sah in Hongkong ein eisernes Dampfschiff im Dock, das vier Monate im Golf von Petschili still gelegen hatte. Sein ganzer Boden war mit einer 6—7 Zentimeter hohen fast felsharten Schicht von Muscheln und Korallen bewachsen und es hatte dadurch in der kurzen Zeit von seiner ursprünglich zwölf Knoten betragenden Geschwindigkeit über die Hälfte eingebüßt.

Schnelligkeit und die damit in engem Zusammenhang stehende Manövrierfähigkeit sind für Kriegsschiffe der Jetztzeit unerläßliche Eigenschaften, ohne welche die kolossalsten Dimensionen und die schwerste Armatur behenden Feinden gegenüber nur relativen Wert haben.

Es ist daher von größter Wichtigkeit, dieselben den Fahrzeugen nicht allein durch den Bau zu geben, sondern sie ihnen auf die Dauer auch zu erhalten, und diese Frage tritt bei Panzerschiffen besonders in den Vordergrund. Will man Schiffe wie „König Wilhelm“ und ähnliche in die Tropen schicken, so werden sie

in wenigen Monaten dicht bewachsen sein, ohne daß man im stande ist, sie wieder zu reinigen, weil es im Auslande nur wenige Docks gibt, um sie aufzunehmen und weil deren Herstellung Millionen erfordert.

Vergebens hat man bis jetzt versucht, Eisen auf chemischem Wege zu kupfern und dadurch das gesuchte Problem zu lösen. Ebensowenig scheinen sich bislang die verschiedenen Anstriche zu bewähren. Man hat deshalb allen Scharfsinn auf die Herstellung eines Kupferbeschlags verwandt, der das Eisen nicht schädigen kann. Nach vielfach fehlgeschlagenen Experimenten ist es einem französischen Marineoffizier, dem Kapitän Roux, gelungen, diese Frage einigermaßen befriedigend zu lösen.

Durch einen besonderen Kitt, den er erfunden, und von dem er eine Lage zwischen das Eisen und die Kupferplatte plaziert, verhindert er jede Berührung der beiden Metalle im Seewasser und die Erzeugung des gefährlichen galvanischen Stromes. Die Befestigung der Platten geschieht nicht wie bei Holzschiffen durch einfaches Aufnageln, sondern durch kupferne Niete, die zuerst in den Eisenplatten befestigt werden und über deren Köpfe man die vorher danach gelochten Kupferplatten streift, um sie sodann fest zu nieten.

Einzelne der französischen Panzerfregatten sind auf diese Weise gekupfert worden, und die Methode hat sich auch ziemlich bewährt, jedoch muß ein solcher Schiffsboden vor jeder Berührung mit harten Gegenständen bewahrt werden, weil sonst leicht die Isolierung zerstört wird und dann natürlich sofort die Zersetzung des Eisens vor sich geht.

Bei der französischen Panzerfregatte „Revanche“ hatte eine solche Verletzung der Kupferhaut stattgefunden, ohne daß sie gleich bemerkt worden war. Als vierzehn Tage darauf ein Taucher die schadhafte Stelle zufällig entdeckte, fand sich bei näherer Untersuchung, daß die Panzerplatten in der Nähe überall einen Zentimeter tief angefressen waren. Außer in der französischen Panzerflotte ist das Rouxsche Verfahren bis jetzt jedoch noch nicht adoptiert und unsere eisernen Panzerschiffe haben nur gestrichene Böden. Man setzt diesen Anstrichen, wie bereits bemerkt, möglichst viel metallische Gifte bei, um den Anwuchs organischer Gebilde zu verhindern, erreicht den Zweck aber nur unvollkommen.

Bei ungepanzerten Eisenschiffen hat man über den Boden Planken gezogen, diese vom Eisen noch durch Zwischenlagen von geteertem Filz zu isolieren gesucht und dann die Kupferplatten auf die Holzbeplankung genagelt. Eine völlige Sicherheit gegen den verderblichen galvanischen Strom hat man jedoch nicht dadurch erreicht, und man ist deshalb zu einem andern Experiment übergegangen, von dem man sich nach den angestellten Versuchen viel verspricht und das bei unsern neuen ungepanzerten Korvetten von der Bismarckklasse in Anwendung gekommen ist.

Man überzieht den Eisenboden ebenfalls mit Holzplanken, auf die man Zinkplatten nagelt, sucht jedoch nicht durch Isolierung der beiden Metalle den galvanischen Strom auszuschließen, sondern ist im Gegenteil bemüht denselben dadurch herzustellen, daß man geflissentlich dem Seewasser Gelegenheit gibt mit dem Boden und dem Zinkbeschlag sich zu berühren.

Es hat sich nämlich herausgestellt, daß der zwischen Eisen und Zink in Berührung mit Seewasser entstehende Strom nicht wie bei Kupfer das Eisen, sondern nur das Zink angreift und oxydiert. Durch diese Oxydation wird möglicherweise ein dem Anwuchs schädliches Gift, jedenfalls aber eine beständig sich abstoßende glatte Oberfläche erzeugt, an der Tiere und Pflanzen nicht haften können.

Die Zeit muß erweisen, ob diese neue Erfindung allen Anforderungen entspricht. Ist dies der Fall, so wird allerdings ungemein viel damit gewonnen.

Wir können nun zu dem Ablauf des Schiffes übergehen, d. h. zu dem Akt, der es seinem eigentlichen Elemente, dem Wasser, übergibt.

So lange das Schiff auf Stapel steht und in dem Verhältnis wie sein Bau fortschreitet, wird es durch Stützen festgestellt, die die Bestimmung haben, sowohl das ganze Gebäude an Ort und Stelle als auch die einzelnen Teile unter sich in der richtigen Lage zu halten. Die Zahl dieser Stützen ist deshalb sehr groß und beläuft sich auf mehrere Hunderte, da es darauf ankommt, daß sie alle Teile des Schiffes gleichmäßig tragen.

Soll nun das Schiff vom Stapel laufen, so müssen natürlich diese Stützen entfernt, und muß dafür eine andere temporäre Unterlage geschaffen werden, auf der das Schiff von der schiefen Ebene der Helling gleiten kann, ohne äußere Hindernisse zu finden, oder um nicht, bevor es vom Wasser getragen wird, das Gleichgewicht zu verlieren und auf die Seite zu fallen. Das Gewicht eines größeren Schiffrumpfes ist so bedeutend (2—2½ Millionen Kilogramm), daß an ein gleichmäßiges Heben desselben ohne Anwendung der großartigsten Mittel und Maschinen nicht gedacht werden kann. Trotzdem muß der Kiel von den Stapelklötzen, auf denen das ganze Gebäude mit so gewaltigem Drucke lastet, heruntergebracht werden, damit das Schiff laufen kann, und dies geschieht auf folgende Weise.

Längs der Stapelklötze wird zu beiden Seiten eine Balkenverbindung auf die Helling gelegt und an dieser befestigt. Sie hat die Länge des ganzen Schiffes und reicht außerdem bis zum Übergange der Vorhelling in das tiefe Wasser. Auf ihr ruht eine horizontale Fläche von starken Planken (Schmierplanken), an deren Außenkante eine aufrechtstehende Planke angebracht ist, damit der darauf laufende Schlitten resp. Läufer beim Ablauf des Schiffes nicht seitwärts ausweichen kann. Die ganze Vorrichtung heißt das Ablaufsgerüst. Es ist in allen seinen Teilen fest und bildet ein Ganzes. Auf den Schmierplanken ruht der Schlitten, dessen unterer Teil im besondern Läufer genannt wird. Er ist aus doppelten Balkenlagen, die etwa drei viertel der ganzen Schiffslänge haben, hergestellt und erhöht sich vorn und hinten in aufrechtstehenden Stützen, die in Planken stoßen, um Vorder- und Hinterteil des Schiffes zu tragen. Die doppelte Balkenlage des Läufers dient dazu, um zwischen seinen mittleren Flächen den Schlitten fest unter das Schiff zu keilen, und damit letzterer dabei nicht ausweichen kann, wird er durch starke Holzzapfen oder Führungen gehalten. Die erwähnten eng aneinander stehenden aufrechten Stützen sind mit ihren untern Enden in den obern Teil des Läufers eingelassen. Oben am Schiff stützen sie sich zwischen zwei starke Planken, die zu diesem Zweck mit Klampen oder Knieen genügend verbolzt und erst beim Kupfern des Schiffes im Dock wieder entfernt werden.

Die obere Fläche der Schmierplanken und die untere des Läufers werden vorher mit einer heißen Mischung aus Fett und grüner Seife geschmiert, damit letzterer auf seiner Unterlage leicht gleiten kann.

Ist alles soweit vorbereitet, daß der Ablauf erfolgen kann, so wird das ganze Gerüst gehoben, und zwar vermittelst großer Keile (Lorwen), die man von vorn bis hinten, von innen und außen zwischen die beiden Hälften des Läufers setzt und durch Hunderte von Zimmerleuten gleichzeitig antreiben läßt.

Die dadurch ausgeübte Kraft ist eine enorme, und wenn sie das Schiff auch nicht zu heben vermag, so erfüllt sie doch den Zweck, den Druck des Schiffes auf die Stapelklötze und die Stützen gleichmäßig auf das Ablaufsgerüst zu übertragen und ohne Gefährdung des Baues die Stapelklötze oder wenigstens deren oberste Lage unter dem Kiel fortzuspalten oder wenn sie von Eisen sind, zu entfernen, sowie die Stützen fortzunehmen. Dadurch wird der Kiel frei und das Schiff ruht mit seiner Kimm überall anschließend auf dem Gerüst.

Das Fortnehmen der Stützen und das Spalten der Stapelklötze beginnt von hinten, d. h. dort wo das Schiff am tiefsten steht, und gleichzeitig wird das Wasser in die vorher zum Legen des Schlittens ausgepumpte Helling gelassen. Die vier vorderen Stapelklötze und einige Stützen läßt man jedoch bis zu dem Augenblicke stehen, wo der wirkliche Ablauf erfolgen soll. Sobald der Befehl dazu gegeben, werden die vorderen Keile der Läufer noch einmal angetrieben, die letzten Stützen entfernt und die vier Klemmklötze fortgespalten, der stolze Bau setzt sich in Bewegung und gleitet auf dem Schlitten majestätisch in das Wasser unter dem tausendfachen Hurraruf der Zuschauer, die sich zu dem imposanten Schauspiele stets sehr zahlreich einzufinden pflegen.

Nicht immer jedoch geht alles so nach Wunsch von statten. Irgend ein kleiner Fehler in der Konstruktion des Schlittens oder Läufers oder andere Zufälligkeiten halten den Koloß gebannt, und er weicht nicht von seiner Stelle. Alsdann versucht man durch weiteres Antreiben der Keile dem Schiffe einen abermaligen Impuls zur Fortsetzung der Bewegung zu geben. Vermögen diese nicht schnell und intensiv genug die Last zu heben, so wendet man hydraulische Pressen an, deren Aktion man, wenn angängig, noch dadurch unterstützt, daß man den schon im Wasser befindlichen Teil des Schiffes durch Luftkasten oder Flöße hebt.

Öfter hilft jedoch auch alles dieses nicht, und man ist genötigt, durch Flaschenzüge resp. durch Vorspann von Dampfern dem Ablauf zu Hilfe zu kommen.

Ein Zusammenwirken aller dieser Mittel im größten Maßstabe erforderte z. B. der 1865 erfolgte Ablauf der englischen Panzerfregatte „Northumberland“, bei dem man trotz alledem Wochen gebrauchte, um das Schiff zu Wasser zu bringen.

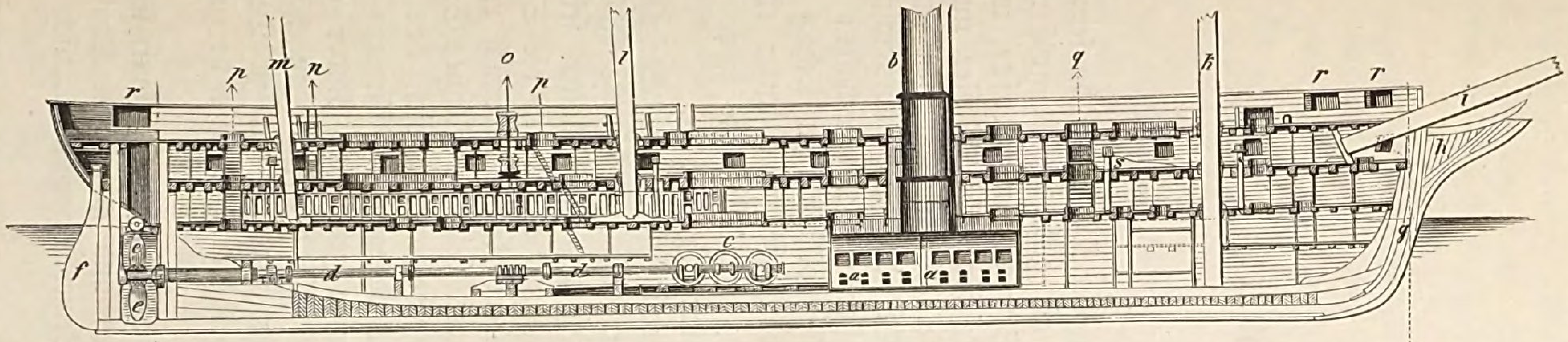
Sehr häufig ist die Breite des Hafens nicht so groß, um das vom Stapel gelassene Schiff frei auslaufen zu lassen, ehe der Anker fällt. In diesem Falle wird die Heftigkeit seines anfänglichen Laufes durch starke, am Lande verankerte Kabeltaue gehemmt, deren Buchten durch dünneres Tauwerk zusammengebunden werden. Letzteres muß dann erst brechen, bevor die starken Taue zur Tracht kommen, und nimmt dadurch einen großen Teil des ersten Stoßes fort. Will man noch sicherer gehen, so befestigt man das Kabeltau, statt an einem fest-

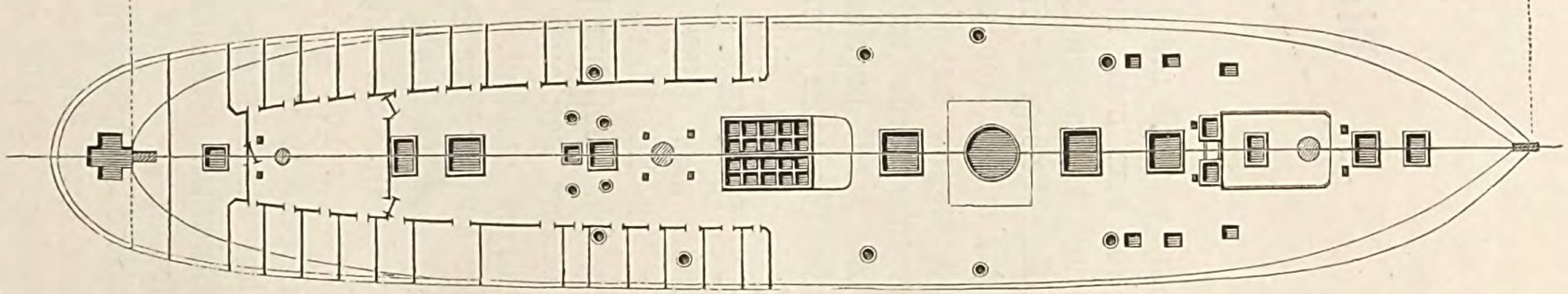
liegenden Anker, an einer Bremse, d. h. an einem keilförmig zugespitzten Balken von 15—25 Meter Länge, der sich in einem massiv konstruierten Joche allmählich festklemmt.

Unmittelbar vor dem Ablauf findet gewöhnlich die Taufe des Schiffes statt, eine Zeremonie, die dadurch vollzogen wird, daß die taufende Person eine vom Bug herabhängende Flasche Champagner gegen den Vorsteven schleudert und an ihm zerschellen läßt. Bei Handelsschiffen wird die Taufe gewöhnlich durch eine Dame vollzogen. Bei unsern deutschen Kriegsschiffen geschieht es bisweilen durch eine Prinzessin, meistens jedoch durch den Chef der Admiralität oder durch den ältesten am Orte befindlichen Seeoffizier.

Nach dem Ablauf wird das Schiff dann im Dock gekupfert, das Ruder eingehängt und mit der Ausrüstung vorgegangen.

Längendurchschnitt einer hölzernern Schraubenkorvette.





Plan des Zwischendeckes.

Erläuterungen zum Längendurchschnitt: a a Kessel. b Schornstein. c Maschinenraum. d d Schraubenwelle. e e Schraube für Ruder. f Ruder. g Vorsteven. h Gallion. i Bugspriet. k Fockmast. l Großmast. m Besanmast. n Steuerräder. o Gangspille. p q Luken. r r r Pforten für Oberdeckgeschütze. s s Betinge

Die Ausrüstung.

Diese beginnt zunächst mit dem Einsetzen der Maschine, da kein Kriegsschiff mehr gebaut wird, dem man nicht Dampfkraft gäbe. Alle größeren und zur aktiven Kriegführung bestimmten Schiffe sind Schraubendampfer, weil bei Raddampfern wesentliche bewegende Teile der Maschine über Wasser und außerhalb des Schiffes liegen müssen, wodurch sie den feindlichen Geschossen und der steten Gefahr der Beschädigung ausgesetzt sind. Bei den Schraubenmaschinen liegen jedoch alle bewegende Teile unter der Wasserlinie und erhalten durch diese Deckung gegen alle direkt abgefeuerten Schüsse vollständigen Schutz. Durch im Schiffe springende Granaten, sowie durch von oben und unter einem Winkel einfallende Vollgeschosse ist eine Beschädigung der Maschine zwar immer noch möglich, aber solche Fälle sind zu den Ausnahmen zu zählen.

Früher glaubte man, selbst als die Schraube schon die Alleinherrschaft für Schlachtschiffe in den Marinen erlangt hatte, daß für schnelle Fahrzeuge, wie z. B. transatlantische Postdampfer, Radmaschinen vorteilhafter seien, indessen hat die Neuzeit gelehrt, daß auch für weite ozeanische Fahrten die Schraube unbestritten den Vorzug verdient. Bei geringerem Kohlenverbrauch entwickelt der Schraubendampfer auch größere Schnelligkeit, weil bei den seitlichen Schwankungen des Schiffes die Räder ungünstig wirken, das eine stets zu viel, das andere aber zu wenig eingetaucht ist. In ruhigem Wasser dagegen auf kürzeren Reisen und bei leichten Fahrzeugen von geringem Tiefgange geben die Räder größere Geschwindigkeit, und deshalb wählt man sie für solche der Flotte angehörigen Fahrzeuge, welche nicht für das eigentliche Gefecht, sondern nur zu Depeschen und Rekognoszierungsdiensten verwandt werden, bei denen es also vorzugsweise auf Schnelligkeit ankommt.

Auf eine nähere Beschreibung der Dampfmaschinen selbst kann ich verzichten, da ich voraussetzen darf, daß deren Prinzipien und allgemeine Konstruktion bekannt sind. Ich füge deshalb nur einige Bemerkungen namentlich mit Bezug auf Schiffsdampfmaschinen bei.

Dieselben sind in letzter Zeit, seit Erfindung der Panzerschiffe, zu ganz außergewöhnlichen Dimensionen gewachsen. Seit dem Krimkriege, in dem zum

erstenmale eine Eisenpanzerung der Schiffswände in den zum Angriff auf Kinburn verwandten französischen schwimmenden Batterien auftrat, hat ein beständiger Kampf zwischen Panzer und Kanone stattgefunden. Während 1860 noch ein 12 Zentimeter starker Panzer für alle Geschosse sich als undurchdringlich erwies, sind jetzt bereits Geschütze konstruiert, welche 50—60 Zentimeter starke Panzer durchschlagen.

Die Folge dieses Kampfes ist ein stetes Wachstum der Panzerplatten gewesen, deren Gewicht wieder eine beständige Vergrößerung der Schiffe hervorgerufen hat. Die Maschinen mußten demgemäß ebenfalls vergrößert werden, um den Schiffen die notwendige Geschwindigkeit zu verleihen, und so ist es gekommen, daß diese in neuester Zeit wahrhaft kolossale Dimensionen angenommen haben.

Während für die früheren hölzernen Schraubenlinienschiffe 3000 indizierte Pferdekräfte so ziemlich als Grenze angesehen wurden, ist man bei den neuesten Panzerschiffen anderer und unserer Marine bereits bei 7—8000 Pferdekräften angelangt, welche diese gewaltigen Kolosse mit einer Geschwindigkeit von 14 Knoten durch das Wasser treiben.

Dieser Unterschied wird aber noch bedeutend größer, wenn man in Betracht zieht, wie sehr durch die neueren Verbesserungen in der Konstruktion der Maschine ihr Nutzeffekt gegen früher erhöht ist.

Die Bezeichnung „Pferdekraft“ für die Leistungsfähigkeit einer Maschine schreibt sich aus den frühesten Zeiten der Anwendung des Dampfes auf gewerbliche Zwecke her. Die ersten Dampfmaschinen wurden in Bergwerken zum Heben von Lasten benutzt, und man bestimmte deshalb ihren Nutzeffekt durch Vergleichung mit den bisherigen Leistungen der durch sie verdrängten Roßwerke. Es wurde berechnet, daß ein Pferd imstande sei, eine Last von 16 500 Kilogramm in einer Minute 0,3 Meter hoch zu heben, und dies wurde bei Bestimmung der Maschinenkraft als Maßeinheit angenommen. Diese Meßmethode ist noch jetzt teilweise gültig, indessen sind seit jener Zeit die Maschinen so vervollkommnet, daß sie durchaus nicht mehr richtig ist. Wenn in früheren Zeiten eine Maschine so und so viel Pferdekräfte hatte, dann produzierte sie eine gewisse Quantität Dampf, welcher mit einer bestimmten Spannung auf Kolben von so und so viel Zentimeter oder Meter Durchmesser wirkte und nach Überwindung einer gewissen Reibung den und den Nutzeffekt ergab.

Jetzt liegt die Sache aber ganz anders. Verbesserte Konstruktionen der einzelnen Maschinenteile, vorteilhaftere Benutzung des Dampfes, Verminderung der Reibung 2c. haben den wirklichen Nutzeffekt so außerordentlich erhöht, daß vor etwa zehn Jahren schon das Verhältnis zwischen den nominellen Pferdekräften und den wirklich geleisteten oder, wie man es bezeichnet, den indizierten sich wie 1 : 4 stellte, jetzt aber 1 : 6 ist.

Der „König Wilhelm“ entwickelt also mit seiner Maschine 6900 wirkliche Pferdekräfte statt seiner 1150 nominellen, und es kommt daher auch allgemein in Gebrauch, die Leistungen der Maschinen nach ihren indizierten Pferdekräften zu bestimmen.

Ein schwacher Punkt der Kriegsdampfschiffe bleibt jedoch immer der Umstand, daß die Dauer der Maschinenleistungen zu diesen selbst in einem höchst ungünstigen Verhältnisse steht, weil die Schiffe nur eine relativ geringe Quantität von Kohlen an Bord nehmen können.

Eine Maschine, wie die des „König Wilhelm", gebraucht, selbst mit den neuesten Verbesserungen für Kohlenersparnisse in der Form von Überhitzungsapparat, Oberflächenkondensator und Expansionscylinder, mit vollem Dampf ungefähr 3000 Kilogramm in der Stunde.

Der Kohlenkonsum für vierundzwanzig Stunden mit voller Kraft beläuft sich also auf 80 000 Kilogramm. Die disponiblen Kohlenräume, welche sowohl durch die Tragfähigkeit des Schiffes, als auch durch die für Gefechtsfähigkeit, Proviant, Mannschaftsräume ꝛc. erforderlichen Lokalitäten beschränkt werden, fassen aber nur 700 000 Kilogramm, und das Schiff kann deshalb nur für acht Tage mit voller Kraft oder etwa für elf Tage mit reduzierter Geschwindigkeit Feuerung mit sich führen.

Ein Mangel der Schraube ist ferner ihre leichte Gefährdung durch Hindernisse, die im Wasser selbst befindlich sind. Wenn ihre Lage unter Wasser sie auch gegen Geschosse schützt, so kann ein Tau, das über Bord hängt und in die Schraube gerät, dieselbe leicht auf lange Zeit zum Stillstande und das Schiff dadurch in die kritischste Lage bringen, wie dies schon häufig der Fall gewesen ist.

Wenn es unter günstigen Umständen auch gelingen kann, mit Hilfe der an Bord jedes größeren Kriegsschiffes befindlichen Taucherapparate die Schraube allmählich wieder zu klaren, so dauert dies doch immer Stunden, und ein so langes Stillliegen würde in der Schlacht das Schicksal des betreffenden Schiffes bald besiegeln. Ein einziger feindlicher Widderstoß würde es eben so schnell in den Abgrund versenken, wie Tegetthoffs Admiralschiff die italienische Panzerfregatte „Re d'Italia" bei Lissa. Im Gefecht tritt die Gefahr, eine unklare Schraube zu erhalten, aber gerade am leichtesten ein. Man konstruiert zwar jetzt Masten, Raaen und deren Haltetaue von Eisen resp. Draht, die bei etwaigem Abgeschossenwerden durch ihr Gewicht schnell sinken und dadurch außer den Bereich der Schraube kommen sollen, allein mit jenen Teilen stehen noch eine Menge anderer Taue von Hanf in Verbindung, die die abgeschossenen Stücke wieder am Sinken hindern und deren Abschneiden viel Zeit fortnimmt. Ein zeitweises Stillstehen wird deshalb bei dergleichen Vorfällen immer ein notwendiges Übel sein und kann die verhängnisvollsten Folgen nach sich ziehen.

Wie leicht ein solches Unklarwerden selbst bei größter Vorsicht und ohne Besorgnis vor sonstiger durch Stillstand der Maschine erwachsender Gefahr möglich ist, beweist der Unfall, der die deutsche Panzerfregatte „Prinz Friedrich Karl" auf ihrer Überfahrt von ihrem Bauort Toulon nach Kiel betraf. Das Schiff verlor auf der Höhe vor Kap Finisterre durch heftiges Schlingern in hohem Seegange nach einander zwei seiner Masten. Bei dem Falle derselben wurde jedesmal sofort die Maschine angehalten, bis man die Takelung gänzlich frei vom Schiffe wähnte. Bei dem ersten Maste ging auch alles gut, bei dem zweiten

hatte sich jedoch Tauwerk am Schiffsboden angehakt, das von Bord nicht zu sehen war. Dies verwickelte sich in die Schraube, und es dauerte über zwei Stunden, bis letztere wieder befreit werden konnte.

Ein ganz ähnlicher Fall ereignete sich mit dem Kanonenboot „Meteor" während seines Gefechtes mit dem französischen Aviso „Bouvet" 1870 in der Nähe von Havana. Durch einen Rammversuch des letzteren verlor der „Meteor" seine beiden Hintermasten; die Takelage verwickelte sich in die Schraube und er wurde dadurch außer stand gesetzt, den von ihm durch einen Schuß in den Dampfkessel kampfunfähig gemachten und unter Segel in den Hafen von Havana fliehenden Bouvet zu nehmen.

Man hat in neuester Zeit versucht, die Bemastung der Panzerschiffe zu verkürzen, um die abgeschossenen Teile möglichst auf das Deck fallen zu lassen und allen möglichen Scharfsinn aufgewandt, um vor dem Gefecht die oberen Teile der Betakelung herunternehmen zu können, indessen hat dies seine Grenzen und kann den beregten Übelstand nur unvollständig beseitigen. Für Küstenverteidigung wird man derartige Fahrzeuge immer ohne Masten konstruieren können, und sowohl unser Arminius, wie die neuen gepanzerten Ausfallkorvetten von der Klasse Bayern, welche nur in unseren heimischen Gewässern kämpfen sollen, haben keine Masten. Schiffe aber, die über den Ozean fahren, müssen entweder von andern begleitet werden, oder eine Bemastung haben, weil sie sonst verloren wären, sobald ihrer Maschine etwas passierte. Dieselbe muß außerdem auch eine gewisse Höhe besitzen und eine entsprechende Segelfläche entfalten können, um das Schiff, wenn auch nur mit geringer Fahrt, durch das Wasser zu treiben und es steuerfähig zu machen. Endlich zwingt auch der Kostenpunkt den Kriegsschiffen die Bemastung auf. Der Wind ist billig, die Maschinenfeuerung aber sehr teuer. Wollte man z. B. ein Schiff wie den „König Wilhelm" unter Dampf allein nach Japan schicken, welche Strecke eine direkte Entfernung von 5000 geographischen Meilen repräsentiert, so würde die bloße Hinreise dem Staate nach den billig angenommenen Durchschnittspreisen von 45 Mark für die Tonne Kohlen im Auslande, und selbst mit halber Kraft, ungefähr die runde Summe von 300000 Mark kosten, die in zehn Wochen verdampft wären, während sich die Kosten der Feuerung mit entsprechender Bemastung und Windbenutzung auf etwa den zwanzigsten Teil belaufen könnten.

Man wird deshalb allen für transatlantische Reisen bestimmten Kriegsschiffen eine Bemastung lassen und die dadurch der Schraube und dem Schiffe erwachsenden Gefahren mit in den Kauf nehmen müssen.

Ein fernerer Mangel der einfachen Schraube ist die Schwierigkeit, durch sie den langen Schiffen der Neuzeit unter allen Umständen diejenige Manövrierfähigkeit zu geben, welche besonders für Kriegszwecke so wesentlich ist. So lange das Schiff mit ziemlicher Schnelligkeit vorwärts geht, steuert es auch entsprechend, läßt man die Schraube aber rückwärts schlagen, wodurch der durch sie erzeugte Wasserstrom nach vorwärts geleitet wird, mithin nicht auf das hinter der Schraube befindliche Ruder wirken kann, so wird die Steuerfähigkeit sehr beeinträchtigt und hört oft gänzlich auf. Kurze Drehungen mit Schraubenschiffen

auszuführen, ist deshalb ebenso schwierig als zeitraubend und oft ganz unmöglich. Da dies Manöver indessen oft von größter Wichtigkeit ist, so hat man es durch Anbringen von zwei Schrauben, und zwar mit ziemlichem Erfolg, zu ermöglichen gesucht. Statt einer Maschine mit einer Schraube, hat man zwei Maschinen in das Schiff gesetzt, die unabhängig von einander je eine Schraube treiben, welche nicht in der Mittellinie des Schiffs, sondern je an einer Seite des Hinterschiffs heraustritt. Bei beabsichtigten Drehungen läßt man dann die eine Schraube vor-, die andere rückwärts schlagen. Es entsteht dadurch ein Hebelarm, dessen Länge gleich der Entfernung der beiden Schrauben von einander ist, an dessen beiden Enden entgegengesetzte Kräfte wirken, und das Schiff wird dadurch in verhältnismäßig kurzem Bogen gedreht.

Unsere Ausfallskorvetten Sachsen, Bayern rc. haben solche Zwillings-schrauben. Die sonstigen erwähnten Schwächen der Schraube haften jedoch auch den Doppelschrauben an, und ihr einziger Vorzug ist der der besseren Manövrierfähigkeit.

Wie indessen der menschliche Geist nie ruht, wo es gilt, die sich ihm entgegenstellenden Schwierigkeiten zu überwinden, und wäre dies auch nur zum Zwecke der Zerstörung, so haben die Schwächen der Schrauben Anlaß zur Erfindung einer neuen bewegenden Kraft für Schiffe gegeben, die bis jetzt zwar erst in wenigen Fällen zur Anwendung gekommen, aber gleich bei ihrem ersten Auftreten sich verhältnismäßig so vollkommen gezeigt hat, daß sie der Beachtung wert ist und aller Wahrscheinlichkeit nach, wenn auch in verbesserter Form als Rival der Schraube, wenigstens für gewisse Schiffsklassen, sich Geltung verschaffen wird. Dies ist die hydraulische Reaktion, eine Erfindung des englischen Ingenieurs Ruthven in London und des deutschen Schiffbaumeisters A. Seydell in Stettin. Sie wurde praktisch zuerst in Deutschland vor zwanzig Jahren durch den Bau des Dampfschiffes „Albert“ bethätigt, welches von Seydell konstruiert, seitdem als Passagierschiff auf der Oder und während der letzten Jahre auf der Spree gefahren hat, ohne indessen Nachahmung oder auch nur das Interesse zu finden, welches das System in so hohem Grade verdient. In Belgien sind seitdem noch zwei und in England ebenfalls zwei Reaktionsschiffe gebaut, und unter letzteren das Panzerschiff „Waterwitch“. Mit der „Waterwitch“ ließ die englische Admiralität gleichzeitig zwei andere Panzerfahrzeuge, die „Viper“ und „Vixen“, von ganz gleichen Dimensionen und mit derselben Maschinenkraft wie erstere, aber mit Doppelschrauben versehen, bauen und Anfang 1867 mit allen dreien vergleichende Proben anstellen. Dieselben fielen zu gunsten der Doppelschrauben aus, aber deren Vorzug erwies sich nur gering. Mit Bezug auf die entwickelte Schnelligkeit betrug er nur einen halben Knoten (1250 Schritt) in der Stunde. Die deutsche Marine besaß ein ursprünglich für Torpedozwecke gebautes Reaktionsfahrzeug, den „Rival“, aber dasselbe war nicht besonders ausgefallen, konnte nicht als Vergleichungsobjekt dienen und ist jetzt aus der Schiffsliste gestrichen.

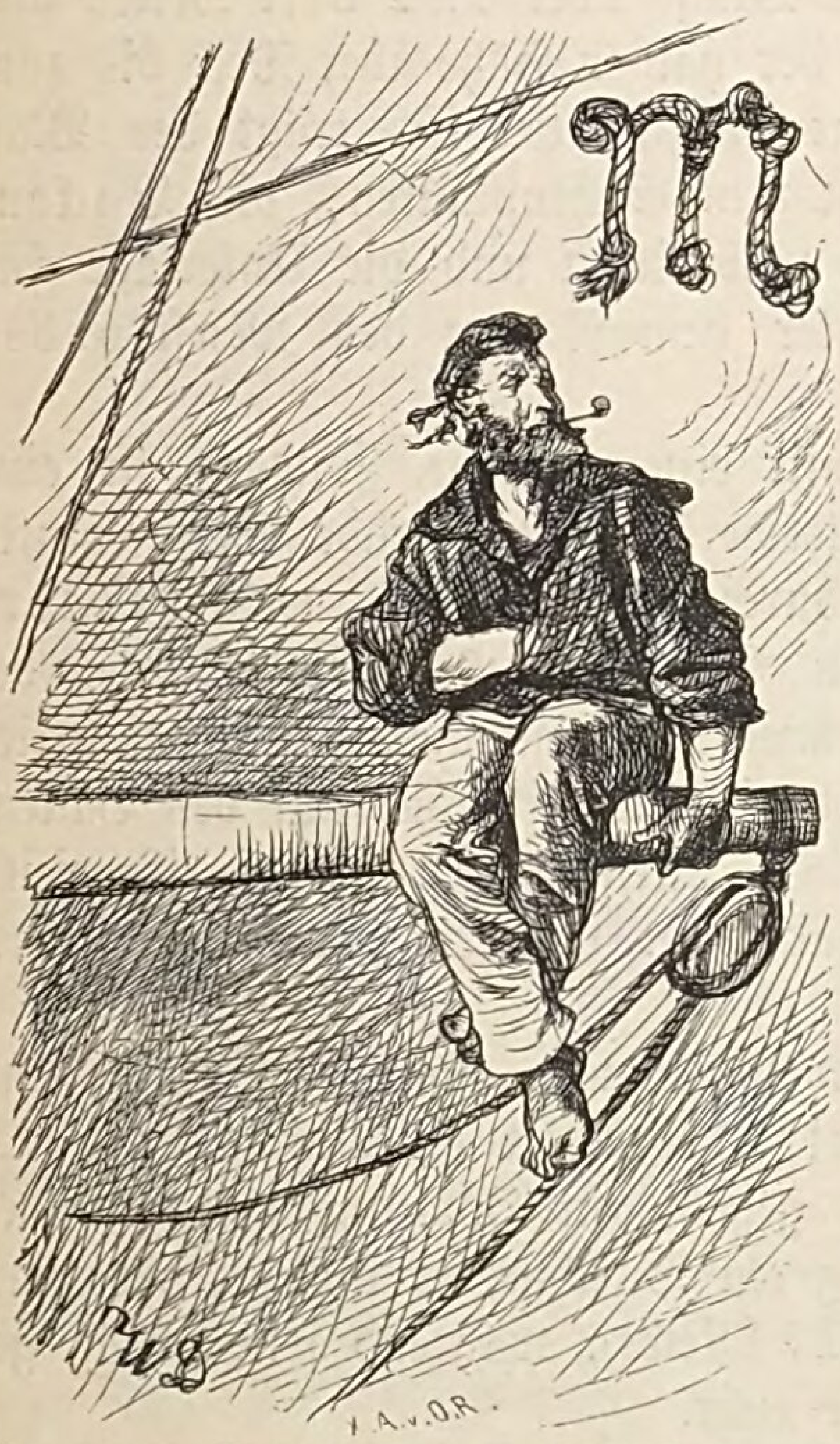
Bedenkt man, daß mit der Schraube seit 1840 experimentiert und stets an ihr verbessert wird, daß die ersten Schrauben den Schiffen kaum eine Geschwindig-

keit von sechs Knoten gaben, und daß die „Waterwitch“ als erster Repräsentant der hydraulischen Reaktion für Seeschiffe gleich mit $9^1/_2$ Knoten debütierte, so sollte man der Entwickelung der neuen Kraft um so größere Aufmerksamkeit zuwenden, als sie außerdem andere bedeutende Vorteile bietet. Das Prinzip derselben ist folgendes. Die im Schiffe befindliche Dampfmaschine treibt anstatt einer Rad- oder Schraubenwelle eine Zentrifugalpumpe, welche ihr Wasser durch Öffnungen im Boden des Schiffes empfängt und dasselbe als einen permanenten Strom von großer Geschwindigkeit und entsprechendem Volumen durch zwei Röhren wieder fortschleudert. Diese Röhren führen nach beiden Seiten außenbords in der Mitte des Schiffes und münden dort in der Nähe der Wasserlinie in ein anderes Rohr, das parallel dem Schiffe eng an dessen Seiten anliegt, und sich sowohl nach hinten als nach vorn öffnet. Ein Ventil von besonderer Konstruktion reguliert den Weg des ausströmenden Wassers, und ein einfaches Hebelwerk setzt den kommandierenden Offizier auf dem Oberdeck in den Stand, je nach Belieben durch einen Druck das Wasser nach hinten oder nach vorn ausströmen zu lassen.

Die günstigste Lage der Röhren außenbords ist gerade über der Wasserlinie, jedoch macht es nach den angestellten Versuchen nur wenig Unterschied, wenn sie einige Fuß unter dem Wasserspiegel plaziert sind. Die Wirkung des ausströmenden Wassers auf die Fortbewegung des Schiffes erklärt sich dem Laien am einfachsten aus einem populären Beispiele. Steigt man aus einem Boote an Land und wird dasselbe am Ufer nicht festgehalten, so wird es durch den Druck des Fußes regelmäßig vom Ufer zurückfliegen. Der Wasserstrahl ist nun der permanente Druck des Fußes und das Schiff das dadurch beständig ausgleitende Boot, dessen Geschwindigkeit um so mehr wächst, je heftiger der Druck ist.

Die besonderen Vorzüge dieser Konstruktion bestehen hauptsächlich in folgendem. Die Schraube mit ihren Mängeln fällt fort, und die Konstruktion des hinteren Schiffes wird um so einfacher und naturgemäßer. Eine Beschädigung des Ruders hat, so lange die Maschine im Gange bleibt, keinen Einfluß auf die Steuerung des Schiffes, die man eben so gut mit den Röhren durch Vermehrung oder Verminderung des ausströmenden Wassers auf einer Seite ausführen kann. Das Schiff kann stillstehend sich um seine Achse drehen, indem man das Wasser auf der einen Seite nach vorn, auf der andern nach hinten ausströmen läßt, wenngleich dies Manöver infolge des verhältnismäßig kurzen Hebelarmes zwischen den beiden Ausflußröhren nicht sehr schnell von statten geht. Es kann durch Umkehren der Ventile so schnell wie kein anderes Dampfschiff zum Stillstande und Rückwärtsgehen gebracht werden, ohne daß die Maschine irgendwie ihren Gang ändert, ein Umstand, der bei plötzlich auftauchenden Gefahren oder im Gefecht von der allergrößten Wichtigkeit ist. Endlich gestattet die Reaktion die mit ihr ausgestatteten Schiffe viel flachgehender zu bauen als Schraubenschiffe von gleicher Größe, weil die Schraube stets einen bestimmten Durchmesser haben muß, um dem Schiffe eine bestimmte Schnelligkeit zu geben.

Der Vorteile sind deshalb so viele und wichtige, daß die neue Kraft gewiß eingehende Berücksichtigung verdient und damit weitere Proben, wenn auch nur bei kleineren Fahrzeugen, angestellt werden sollten. Gewiß hat die hydraulische Reaktion jetzt auch noch ihre Mängel, und ihre Manövrierfähigkeit stellte sich bei den Versuchen geringer heraus als bei den Doppelschrauben, indessen wird sich dem durch zwei Maschinen, die ihr Wasser vorn und hinten ausströmen, abhelfen lassen, und ebenso wird man die Erfindung in anderer Beziehung noch bedeutend vervollkommnen können.



Mit Vorstehendem ist das Wesentlichste über Schiffsmaschinen gesagt, und wir kommen nun zu der Bemastung und Betakelung.

Den Platz der Masten im Schiffe, ihre Dimensionen und die der zu ihnen gehörigen Rundhölzer bestimmt der Schiffsbaumeister, nachdem ihm von seemännischer Seite die Bedingungen aufgegeben sind, welche das Fahrzeug unter Segel zu erfüllen hat. Nimmt man die Wirkung des Windes auf die Flächen der verschiedenen Segel eines Schiffes als parallele Kraftäußerungen an, so wird sich daraus für jedes einzelne Segel und aus deren Vereinigung wieder für das gesamte Segelareal eine Resultante ergeben, die in den Schwerpunkt jener Vereinigung fällt. Diesen Schwerpunkt nennt man das Segelzentrum. Es bestimmt die Manövrierfähigkeit des Schiffes unter Segel und darf daher nicht an einen willkürlichen Punkt fallen, sondern muß eine bestimmte Lage zu dem Schwerpunkte des Schiffes haben.

Die Masten eines Schiffes stehen in der Mittellinie des Schiffes. Sie werden von oben durch runde Öffnungen in den verschiedenen Decken eingesetzt und ruhen mit ihrem Fuße in der sogenannten Mastspur, einem starken Bohlwerk, das auf dem Kielschwein verbolzt ist. Während man die Untermasten bei kleineren Schiffen meistens aus einem Fichtenstamm fertigt, werden sie bei größeren aus mehreren zusammengesetzt und durch aufgetriebene Eisenringe zusammengehalten. Teils ist dieses Verfahren durch die Notwendigkeit geboten, weil so starke Bäume sehr selten oder gar nicht zu haben sind, teils vermehrt die Zusammensetzung die Elastizität und erleichtert die Reparatur bei einer Beschädigung.

Die stets wachsenden Dimensionen der neueren Schlachtschiffe haben jedoch für die Konstruktion der Masten ebenfalls das Eisen notwendig gemacht, da die Beschaffung des dafür erforderlichen Holzes zu schwierig wurde und das Eisen sich gleichzeitig als billiger und leichter an Gewicht erwies.

Die eisernen Masten sind Cylinder von gutem elastischen Blech, inwendig durch doppelte T-Eisen zusammengehalten und verstärkt. Der Querschnitt der Masten ist ein Kreis, ihr größter Durchmesser liegt dort, wo sie im Oberdeck stehen, und sie verjüngen sich nach unten und oben. Bei etwa dreiviertel der Mastlänge über Deck geht die Rundung in ein Vierkant über, welches der Top genannt wird. Die Länge dieses Vierkants beträgt bei unsern gedeckten Korvetten beim Hauptmast 5,3 Meter, während die ganze Länge über Deck 21,7 Meter und sein größter Durchmesser 0,75 Meter ist. Von der halben Höhe über Deck bis zum Beginn des Tops, wo der größte Segeldruck auszuhalten ist, trägt der Mast noch an jeder Seite eine Verstärkung aus starken Eichenplanken, die Backen, welche sich in der Richtung nach vorn oben verbreitern und die Unterlage für die Mars bilden, die im Inlande besser unter dem Namen des Mastkorbes bekannt ist.

Die Mars hat jedoch keine Ähnlichkeit mit einem Korbe, sondern ist eine halbkreisförmige hölzerne Plattform aus Gitterwerk, deren gerade Seite hinter dem Maste liegt. Sie erhält ihre Festigkeit durch starke Riegel, welche Quersalinge heißen, und sie besteht bei kleineren Schiffen aus einem Stücke, bei größeren aus zwei Hälften, weil sonst das Plazieren zu schwierig und gefährlich würde. Die Mars mit ihren Quersalingen ruht nicht unmittelbar auf den Backen, sondern auf zwei andern schweren Riegeln, den Langsalingen, die ihrerseits auf den Backen verzapft und verbolzt sind und vom vordern bis zum hintern Rand der Mars reichen.

Die Namen der Masten sind von vorn gerechnet, Fock-, Groß- und Besanmast. Zu ihnen tritt noch das Bugspriet, ebenfalls ein Mast, der jedoch unter einem Winkel von circa dreißig Grad gegen den Horizont geneigt, über den Bug des Schiffes hinausragt, etwas geringeren Durchmesser als der Fockmast und etwas mehr als dessen halbe Länge hat (17 Meter), während sein schräg geschnittener Fuß im Batteriedeck in einer Spur ruht.

Der Zweck des Bugspriets ist sowohl Segelführung als namentlich der, den Masten bei den Bewegungen des Schiffes den notwendigen Halt nach vorn zu geben. Untermasten, wie Bugspriet, erhalten je noch zwei Verlängerungen; von diesen heißen die der Masten Stengen und Bramstengen, die des Bugspriets Klüver- und Außenklüverbaum. Die Verbindung der Stengen mit den Masten wird durch die Salinge und Eselshoofde bewerkstelligt. Durch das Übereinandergreifen der Lang- und Quersalinge wird eine viereckige Öffnung gebildet, in welche der ebenso geformte Fuß der Stenge paßt. Das Eselshoofd ist ein ovales Stück Eichenholz von entsprechender Stärke und der größeren Haltbarkeit wegen von einem Eisenringe umgeben, welches eine viereckige und eine runde Öffnung hat. Erstere wird auf den Zapfen gestreift, in den der Top des Mastes endigt.

Die Stenge, welche eine Länge von 17,5 Meter hat, wird mit Flaschenzügen an der Vorderseite des Mastes aufgebracht, mit ihrem Top durch die Öffnung der Salinge in der Mars, sowie durch die des Eselshoofdes geleitet und soweit in die Höhe geschoben, bis ihr Fuß etwa noch 31 Zentimeter zwischen den Salingen schnabelt. Dann schiebt man einen Querriegel, das Schloßholz, durch die dazu vorhandene Öffnung der Stenge, dessen beide Enden auf den Langsalingen ruhen, läßt den Flaschenzug (Stengewindreep) nach, und die Stenge ist an Ort und Stelle. Sie steht auf dem Schloßholz und wird durch Salinge und Eselshoofd am Masttop festgehalten. Ganz analog werden die circa 12,5 Meter langen Bramstengen an den Stengen befestigt, nur haben letztere keine Marsen, sondern Bramsalinge, ein einfaches Gerüst aus Lang- und Querriegeln, das über den viereckigen Top der Stenge gestreift wird und auf der über das Vierkant hervortretenden Rundung der Stenge ruht.

Bei Klüver- und Außenklüverbaum (je 13 Meter) hat man nur Eselshoofde. Ersterer liegt auf dem Bugspriet und sein Fuß wird in einem innen auf letzteres gebolzten Klotze festgehalten, sowie noch durch eine umgelegte Kette gesichert. Der Außenklüverbaum liegt neben dem Klüverbaum, und sein Fuß wird durch ein Tau an letzterem befestigt.

Obwohl man speziell die Untermasten Masten nennt, bezeichnet man mit demselben Worte auch ihre sämtlichen Verlängerungen und überträgt auch den Namen „Top" auf sie, obwohl Top eigentlich die Spitze der Masten oder Stengen bedeutet. So spricht man vom Fockmast oder Vortop und versteht darunter alles, was mit dem Fockuntermast zusammenhängt.

Die zu den verschiedenen Masten gehörigen Stengen unterscheidet man durch Vorsetzung des Wortes „Vor", wenn sie zum Fockmast, „Groß", wenn sie zum Großmast, und „Kreuz", wenn sie zum Besanmast gehören, also Vorstenge, Vorbramstenge, Voroberbramstenge, letzteres die obere Hälfte der Bramstenge, welche noch ein besonderes Segel trägt, ferner Großstenge, Kreuz-Oberbramstenge u. s. w.

Natürlicherweise muß ein so hoher Aufbau, wie ein Mast mit seinen Stengen, dessen Gesamthöhe bei gedeckten Korvetten nahe an 50 Meter beträgt, und der außerdem die Bestimmung hat, den Druck des Windes auf die von ihm geführten Segel auszuhalten, auf das stärkste gestützt werden, um nicht sofort zu brechen.

Diese Unterstützung wird durch starke Taue und in drei verschiedenen Richtungen, nach vorn, nach hinten und nach der Seite gegeben. Die Taue, welche nach vorn halten, heißen Stage, die nach hinten Pardunen, und die nach der Seite Wanten; alle drei bezeichnet man mit dem Kollektivnamen stehendes Gut, im Gegensatz zu dem laufenden oder beweglichen Gut, welches alles Tauwerk begreift, das zur Regierung der Segel u. s. w. dient. Die einzelnen Teile des stehenden Gutes werden mit dem Namen des Mastes oder der Stenge bezeichnet, zu denen sie gehören, und um ihren genauen Platz anzugeben, wird noch Steuerbord oder Backbord davor gesetzt, die Benennung der rechten oder linken Seite des Schiffes, wenn man mit dem Gesicht noch vorn gekehrt

ist. So z. B. bedeutet Steuerbord-Vorbrampardune das Tau, welches an der rechten Seite des Schiffes die Vorbramstenge, d. h. die zweite Verlängerung des Fockmastes nach hinten stützt, und auf ähnliche Weise kann man leicht den Namen jedes einzelnen Taues vom stehenden Gut oder seinen Zweck ausfindig machen.

Am schwächsten sind Masten und Stengen nach vorn unterstützt, weil einem Hintenüberfallen stets der Druck der Segel entgegenwirkt. Die Stage sind deshalb für die Untermasten und Stengen des Vor- und Großtops doppelt, für den ganzen Kreuztop sowie für Bram- und Oberbramstengen aber nur einfach.

Die Pardunen haben dagegen mehr Druck auszuhalten, und man nimmt für Stengen zwei oder auch drei, für Bramstengen gewöhnlich zwei, für Oberbramstengen eine an jeder Seite. Die Untermasten haben keine Pardunen, sondern nur Wanten, die sich unten fächerförmig ausbreiten und den Mast gleichzeitig nach der Seite und nach hinten stützen.

Die Zahl der Unterwanten beträgt acht im Vortop, zehn im Groß- und sechs im Kreuztop, die der Stengenwanten fünf, sechs, vier und die der Bramwanten zwei an jeder Seite einer gedeckten Korvette.

Erfahrung und Berechnung haben zwischen der Bemastung und ihren Haltetauen ein bestimmtes Verhältnis festgestellt. Bei der Korvette „Elisabeth“, deren Großmast 75 Zentimeter größten Durchmesser hat, würden die Unterwanten, wenn sie von Hanf gefertigt wären, 27 Zentimeter im Umfange, die Stengepardunen 21 Zentimeter, die Stengewanten 16 Zentimeter, die Großstage 31 Zentimeter u. s. w. betragen. Sie sind jedoch von Drahttau gefertigt und haben deshalb nur resp. 16, 13, 10, 18 Zentimeter Umfang, sind trotzdem aber stärker als die obigen Hanftaue.

Wie zu andern gewerblichen Zwecken, hat in neuerer Zeit das Drahttau auch an Bord der Schiffe wegen seiner besonderen Vorzüge das Hanftauwerk überall dort verdrängt, wo seine geringere Biegsamkeit dies nur irgend zuläßt. Für das stehende Gut findet es jetzt ausschließliche Verwendung. Sein absolutes Stärkeverhältnis zum Hanftau ist wie 2 : 5 und sein Gewicht viel geringer, fast nur die Hälfte. Ein Faden (1,88 Meter) von 26 Zentimeter Hanftau wiegt 12½ Kilogramm, von 10 Zentimeter Drahttau dagegen, das dieselbe Stärke besitzt, nur 6½ Kilogramm.

Das Gewicht der Betakelung eines Schiffes wird mithin durch Drahttau sehr verringert und der verminderte Umfang bietet beim Segeln der Luft weniger Widerstand und Reibung. Außerdem ist es bedeutend dauerhafter und billiger als Hanftau, und diese großen Vorzüge machen es erklärlich, daß das Drahttau sich trotz der bekannten konservativen Gesinnung der Seeleute in so schneller Zeit (seit fünfzehn Jahren) an Bord eingebürgert hat. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird Drahttau in nächster Ziet noch eine viel größere Verbreitung finden, da es einem Koblenzer Fabrikanten Collig gelungen ist, Hanf mit feinen Drähten auf solche Weise zu umspinnen, daß dadurch dieselbe Biegsamkeit wie beim Hanftauwerk erreicht wird. Die auf der Danziger Werft mit diesem neuen Tauwerk angestellten Proben haben günstige Resultate ergeben.

Von Wanten und Pardunen wird aus einer Taulänge immer ein Paar gefertigt, in deren Mitte man ein Auge einbindet, das abwechselnd von Backbord und Steuerbord über den Top der Masten resp. Stengen gestreift wird.

Die untern Enden der Unterwanten und sämtlicher Pardunen werden in den Rüsten straff gesetzt. Dies sind schwere, von Eisenbändern umgebene Eichenplanken von 0,6 — 0,8 Meter Breite, die horizontal liegend auf den Seiten des Schiffes in der Gegend der resp. Masten solide befestigt sind.

Sie tragen auf ihrer Außenkante für jedes Want eine Jungfer, eisenbeschlagene runde Stücke von Pockholz mit drei gerundeten Löchern, die die Stelle von Rollen versehen. Die Jungfern werden nach unten durch Rüsteisen oder Ketten gehalten, deren unteres Ende in den Berghölzern des Schiffes mit Bolzen festgemacht wird, die durch die ganze Schiffsseite gehen. Die Rüsten selbst halten deshalb nur die Jungfern nach außen, damit die Wanten 2c. frei von der oberen Schiffsseite zeigen und durch weiteres Spreizen den Masten bessere Stütze verleihen.

In das Ende jeden Wants 2c. wird eine korrespondierende Jungfer eingebunden und es dann straff gesetzt, indem man ein dünneres Tau, den Taljereep, durch die Löcher der gegenüberstehenden Jungfern zieht, dies mit Hilfe von andern Flaschenzügen straff setzt und es befestigt, wenn das Want die erforderliche Spannung besitzt.

Wie schon bemerkt, ist der Anfangspunkt der Mastenabstützung nach vorn das Bugspriet. An ihm sind die Fock- und Vorstengestage fest gemacht, und da die Großstage wieder mit Fockmast und die Kreuzstage mit dem Großmast in Verbindung stehen, so würde bei einem Nachgeben oder Brechen des Bugspriets nicht allein der Fockmast, sondern die ganze Bemastung ihren Halt nach vorn verlieren und gefährdet sein; es ist daher notwendig, daß das Bugspriet nach unten hin auf das kräftigste gestützt wird, und dies geschieht durch die Wasserstage. Man hat deren drei, zwei einfache von Kette (3 und 2,5 Zentimeter Durchmesser) und ein doppeltes Tau (15 Zentimeter Umfang). Die unteren Enden dieser drei Stage sind an eisernen Schienen am Vorsteven dicht über Wasser befestigt und die oberen werden mit Jungfern am Bugspriet straff gesetzt. Das Straffsetzen der Wasserstage ist die erste Arbeit, welche bei der Betakelung eines Schiffes vorgenommen wird, und um das Bugspriet noch mehr gegen Bruch oder Aufwärtsbiegen zu sichern, wird es mit einigen zwanzig Schlägen einer Kette mit dem ausgeschweiften Oberteil des Vorstevens, dem Scheg, verbunden.

Seitwärts wird das Bugspriet durch die Bugstage, zwei Ketten, gehalten, welche nach jeder Seite des Bug zeigen.

Klüver und Außenklüverbaum werden nach der Seite durch Pardunen, nach unten durch Stampfstage gestützt. Am unteren Ende des Bugspriet-Eselshoofd hängt in starkem Gewinde der niederwärts zeigende Stampfstock. Über seine untere Spitze werden die vorher abgepaßten Stampfstage gestreift, an den Klüverbäumen mit Taljereepen straff gezogen und dann der Stampfstock durch Flaschenzüge soweit nach hinten geholt, bis die Stampfstage die erwünschte Spannung haben.

Die Masten sind nun zur Aufnahme derjenigen Rundhölzer fertig, welche die Segel tragen sollen.

Jeder Mast und jede Stenge hat auf vollgetakelten Kriegsschiffen eine Raa, d. h. eine Segelstange, welche horizontal an der Vorderseite der Masten und Stengen hängt, beweglich ist und an der die obere Kante des betreffenden Segels befestigt wird. Die Raaen der Masten werden Unterraaen, die an den Stengen Marsraaen, die an den Bramstengen Bram= und die der Oberbramstengen Oberbramraaen genannt. Die Unterraaen speziell werden als Fock=, Groß= und Bagienraa, die Mars=, Bram= und Oberbramraaen als Vor=, Groß= und Kreuz= Mars=Bram= und Oberbramraa unterschieden.

Die Unterraaen hängen in Hangerketten am Mast etwa 2 Meter unter der Mars und sind sowohl in vertikaler als horizontaler Richtung um ihren Mittelpunkt bis zu einer gewissen Grenze beweglich, alle oberen Raaen dagegen lassen sich auch außerdem noch an den Stengen in die Höhe ziehen.

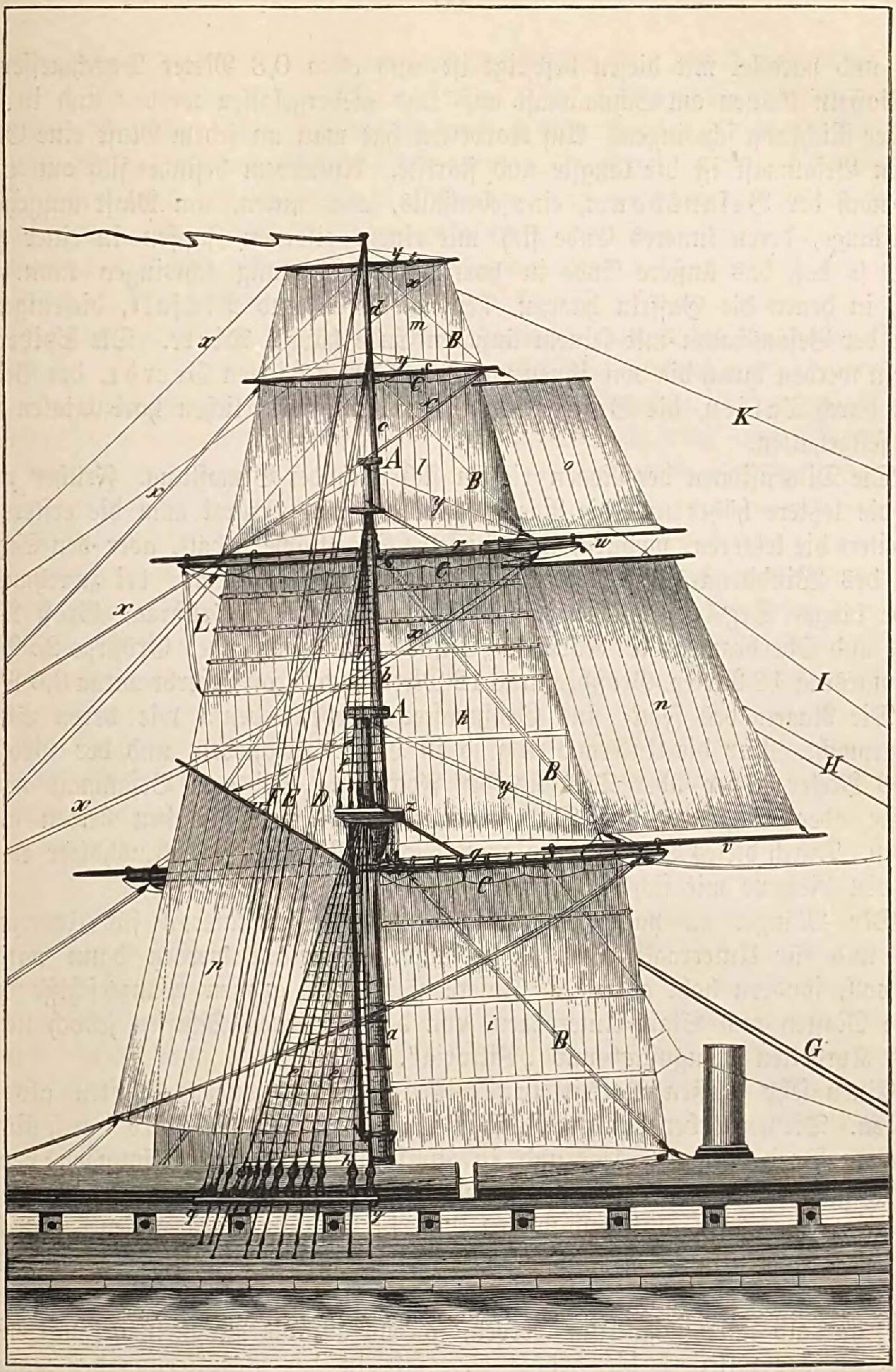
Die horizontale Bewegung der Raaen wird durch Taue vermittelt, welche Brassen heißen. Man braßt eine Raa, wenn man ihre eine Nock (Spitze) nach hinten und die andre nach vorn zieht, so daß sie einen größeren oder kleineren Winkel mit der Kiellinie bildet. Der spitzeste Winkel, unter den die Raaen sich stellen lassen, ist bei größeren Schiffen 60 Grad, bei kleineren 45 Grad. An ihren Enden hängen die Unterraaen in Tauen, welche Topnanten heißen und durch Blöcke (Kloben mit Rollen) am Eselshoofd fahren. Durch diese Topnanten wird auch die Bewegung der Raa in vertikaler Richtung vermittelt. Die Racken, meistens Ketten um Raa und Mast geschlungen, die durch Taljen (Flaschenzüge) angeholt oder nachgelassen werden können, halten die Raaen außer dem Hanger noch am Mast fest. Unter der Raa sind Pferde befestigt, Taue, auf denen die Seeleute stehen, wenn sie oben etwas zu thun haben.

Die oberen Raaen bleiben nicht, wie die unteren, in derselben Höhe stets fest, sondern werden, wenn ihre Segel gebraucht werden, an ihren resp. Stengen in die Höhe gezogen oder geheißt. Ihr Rack von Tauwerk bildet einen kurzen Cylinder, damit sie leicht an der mit Fett geschmierten Stenge auf= und abgleiten können. Werden die Segel festgemacht, so hängen die Raaen nahe über dem Eselshoofd in den Topnanten.

Das Tau zum Heißen und Niederlassen der oberen Raaen heißt Fall. Brassen und Topnanten sind analog wie bei den Unterraaen.

Die genannten Taue erhalten ihre speziellen Bezeichnungen nach den Raaen, zu denen sie gehören, z. B. Backbord=Vor=Mars=Topnant ist das Tau, welches von oben kommend die linke Seite der zweiten Raa am Fockmast hält. Großbramfall ist das Tau, mit dem die dritte Raa am Großmast in die Höhe gezogen resp. heruntergelassen wird.

Außer den Raaen hat man an Rundhölzern noch Gaffel, Schnaumaste und Bäume. Gaffeln sind Segelstangen, die in der Längsrichtung des Schiffes oben an den Masten in schräger Richtung aufgehängt werden. An ihrem unteren Ende sind sie gabelförmig gestaltet und umfassen mit dieser Klaue bei kleineren Schiffen direkt den Mast, bei größeren aber den Schnaumast, der hinter dem



Großmast einer Korvette unter allen Segeln.

a Großmast. b Großstenge. c Großbramstenge. d Groß-Oberbramstenge e e Großwanten. f f Großstengewanten. g g Großrüst. h Jungfern. i Großsegel. k Großmarssegel. l Großbramsegel. m Groß-Oberbramsegel. n Groß-Oberleesegel. o Groß-Bramleesegel. p Großgaffelsegel q Großraa. r Großmarsraa. s. Großbramraa. t Groß-Oberbramraa. u Großgaffel. v w Leesegelspieren. x. Brassen der verschiedenen Raaen. y Topnanten der verschiedenen Raaen. z Großmars. A A Eselshoofde. B B B Geitaue. C C C Pferde. D Grostengepardunen. E Groß-brampardunen. F Groß-Oberbrampardunen. G Großstag. H Großstengestag. I Großbramstag. K Groß-Oberbramstag. L Groß-Marsrefftalje.

Mast und parallel mit diesen befestigt ist und etwa 0,3 Meter Durchmesser hat. Die Gaffeln können am Schnaumast auf- und niedergelassen werden und in horizontaler Richtung schwingen. Auf Korvetten hat man an jedem Mast eine Gaffel; die am Besanmast ist die längste und stärkste. Außerdem befindet sich am Besanmast noch der Besansbaum, eine ebenfalls, aber unten, am Mast aufgehängte Segelstange, deren inneres Ende sich mit einem eisernen Zapfen in einer Hülse dreht, so daß das äußere Ende in horizontaler Richtung schwingen kann. Die Taue, in denen die Gaffeln hängen, heißen Klau- und Pickfall, diejenigen, in denen der Besansbaum mit seinem äußeren Ende hängt, Dirke. Die Spitzen der Gaffeln werden durch die von ihnen nach dem Deck geleiteten Geerde, der Besansbaum durch Taljen, die Besanschoote, in der erforderlichen horizontalen Richtung festgehalten.

Die Dimensionen der Raaen richten sich nach der Bemastung. Früher machte man die letztere höher und die Raaen schmäler, jetzt verkürzt man die erstere und verbreitert die letzteren, wodurch man dieselbe Segelfläche behält, aber den Schwerpunkt des Winddruckes niedriger bringt und es möglich macht, bei zunehmendem Winde länger Segel zu führen. Die Dimensionen der Großraa, Groß Mars-bram- und Oberbramraa der Korvette „Elisabeth" sind folgende: Großraa 25 Meter, Großmarsraa 18 Meter, Großbramraa 12 Meter und Groß-Oberbramraa 8,5 Meter.

Die Raaen des Fock- und Großmastes werden ebenso wie deren Stengen gleichgemacht. Nur die Untermasten sind in Länge verschieden, und der Großmast ist 1,3 Meter höher über Deck als der Fockmast. Bei dem Besanmast hat die unterste oder Bagienraa die Dimensionen der Marsraa in den beiden andern Toppen. Durch dieses System kann man leichter Verluste der Rundhölzer ersetzen, ohne viel Reserve mit sich zu führen.

Der Mangel an passendem Holz hat auch als Material für Untermasten Eisen und für Unterraaen Stahl eingeführt. Dieselben werden dann natürlich nicht voll, sondern hohl gemacht. Unsere sämtlichen großen Panzerschiffe haben eiserne Masten und Stahl-Unterraaen, von den hölzernen Schiffen jedoch nur die beiden Korvetten „Augusta" und „Viktoria".

Einen sehr großen Vorteil in Schiffen gewähren eiserne Masten als Ventilatoren. Die verdorbene warme Luft in den untern Räumen wird durch Röhren, welche an Bord entlang gelegt und in Zwischenräumen mit Öffnungen versehen sind, aufgesogen und in die Masten geleitet, die als hohe Schornsteine (sie sind oben offen) so kräftig abziehend wirken, daß in den mit ihnen versehenen Schiffen stets eine frische gesunde Atmosphäre herrscht. Dagegen läßt sich der große Übelstand nicht leugnen, daß eiserne Masten, weil sie als aufrechtstehende Schmiedestücke sehr bald stark magnetisch werden, störend auf die Magnetnadel wirken und von seiten der Offiziere die größte Sorgfalt in der Regulierung der Kompasse erfordern, um das Schiff vor falschem Kurse zu bewahren. Mit Rücksicht hierauf fertigt man auch den in der Nähe der Kompasse stehenden Besanmast nicht aus Eisen, sondern gewöhnlich aus Holz.

Wir kommen nun zu der Besegelung. Die Segel eines Schiffes haben dreierlei Form, die eines Rechtecks, eines Trapezes und eines Dreiecks. Die

ersteren heißen Raasegel, die zweiten Gaffelsegel, die dritten Stagsegel, die beiden letzteren zusammen auch Schräg- oder Schratsegel.

Die rechteckigen Segel werden an den Raaen befestigt (untergeschlagen). Speziell heißen sie am Fockmast von unten an Fock-, Vor Mars-, Vor Bram- und Vor Oberbramsegel, im Großtop Großsegel, Groß Mars-, Groß Bram- und Groß Oberbramsegel, am Besanmast führt jedoch die Bagienraa kein Segel und man hat deshalb nur Kreuz Mars-, Kreuz Bram- und Kreuz Oberbramsegel.

Die trapezförmigen Segel werden mit ihrer kürzeren Seite an den Gaffeln festgemacht. Sie heißen Vor- und Groß Gaffelsegel und Besan.

Die dreieckigen Segel führen den Namen Stagsegel, weil sie an den Stagen oder an mit diesen parallel laufenden Tauen, den Leitern, fahren; auf letztere sind eiserne oder hölzerne Ringe gestreift, an denen man die Hypotenusenseite des Segels befestigt. Die Spezialnamen dieser Stagsegel bezeichnen zugleich die Stelle, wo sie sich befinden. Außenklüver, Klüver, Vorstengestagsegel; diese drei stehen an den Spitzen der Klüverbäume, resp. des Bugspriets; Groß- und Besanstagsegel fahren an den Stagen des Groß- und Besanmastes.

Kriegsschiffe führen gewöhnlich nur diese sechs Stagsegel, Kauffarteischiffe jedoch oft noch vier bis fünf andere an den oberen Stagen, um bei schwachem Winde jedes Lüftchen aufzufangen.

Die Raasegel wie alle übrigen sind an ihren Rändern mit starken und zugleich sehr biegsamen Tauen, den Lieken, eingefaßt, um ihnen mehr Haltbarkeit zu geben. Die Hauptsegel sind von sehr starkem, die Bram- und Oberbramsegel aus leichterem Segeltuch gefertigt. Untersegel, Marssegel und Besan können gerefft d. h. verkleinert werden. Es sind zu diesen Zwecke in Abständen von 1—1,5 Meter quer über das Segel Streifen mit Bindlöchern genäht, in denen dünne Taue, die Reffzeisinge, sitzen. Mit diesen bindet man die Streifen unter die Raa und verkürzt um ebensoviel die Segel. Bei den verschiedenen Gaffelsegeln geschieht das Reffen an der untern Kante. Wenn die Segel festgemacht werden, schnürt man sie mit den Geitauen und Gordings unter den Raaen oder Gaffeln zusammen und bewickelt sie mit plattgeflochtenen Tauen, den Zeisingen. Die Stagsegel werden niedergeholt und dann festgemacht. Mit den Geitauen zieht man die unteren Ecken der Segel nach der Mitte der Raa in die Höhe, mit den Gordings schnürt man das lose Tuch zusammen. Mit den Refftaljen holt man beim Reffen die Seitenlieke dicht unter die Raa, um das Segel besser aufknoten zu können.

Die oberen Ecken der Segel heißen Nocken, die unteren nennt man bei allen oberen Segeln Schooten, bei den Untersegeln jedoch stets nur diejenige Ecke so, welche nach hinten, und Hals diejenige, welche nach vorn gezogen wird, so daß diese Benennungen wechseln, je nachdem der Wind von der einen oder anderen Seite kommt. Bei Gaffel- und Stagsegeln heißt die untere vordere Ecke, welche feststeht, Hals, die hintere bewegliche, an der das Segel ausgeholt wird, Schoot. Das Besanschoot wird am Besansbaum ausgeholt, der hinten über das Schiff hinaussteht und bei gedeckten Korvetten eine Länge von 18 Meter hat.

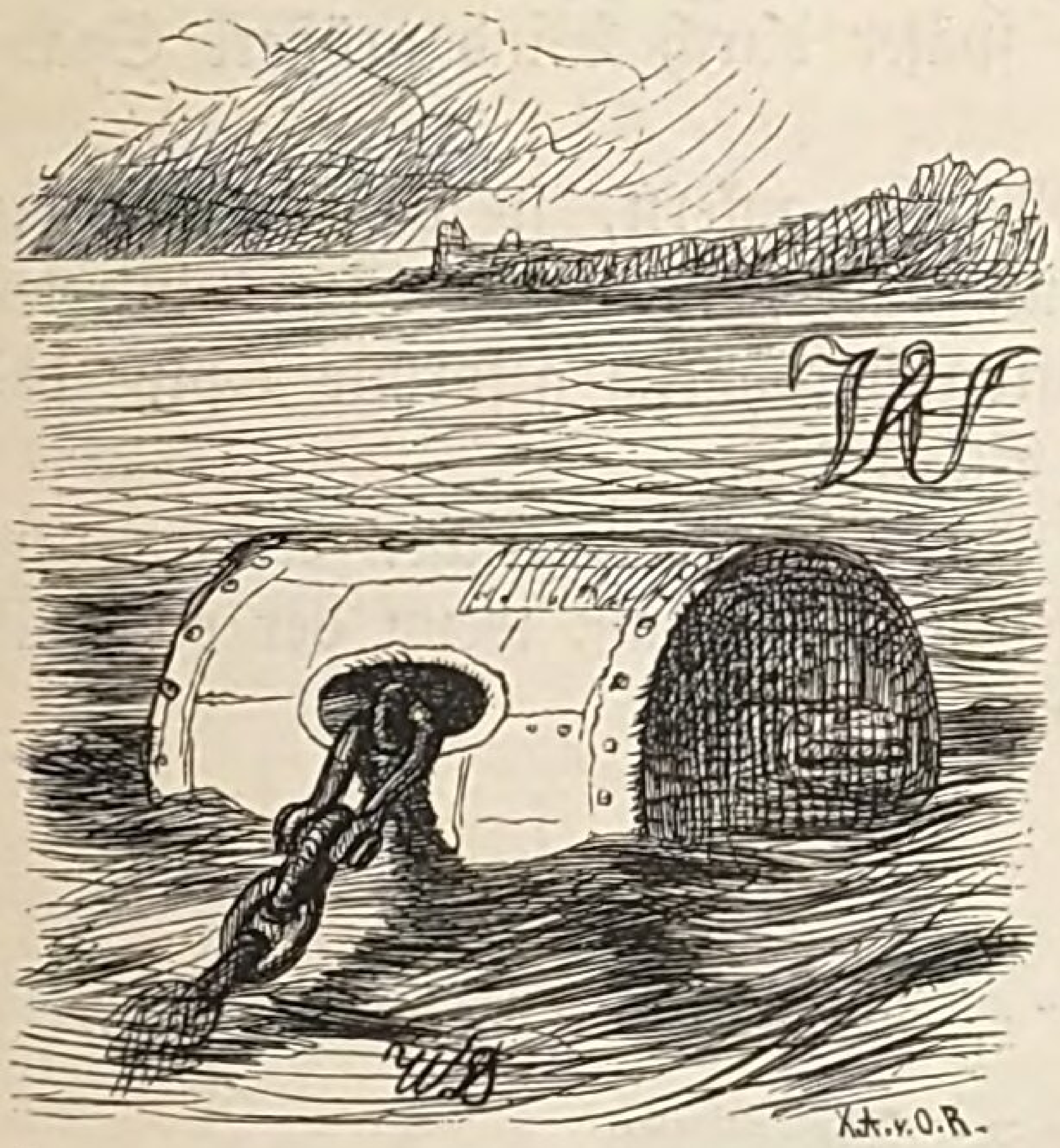
Groß- und Vorgaffelsegel besitzen keine Bäume. Ihre Schooten werden an Deck in dazu vorhandenen Bolzen mit Taljen ausgeholt.

Die Taue, mit denen man die Stagsegel heißt, nennt man Falle, und man holt sie mit den Niederholern herunter, also Klüverfall, Vorstengestagsegel, Niederholer ꝛc.

Die Zahl der festen Segel eines dreimastigen Vollschiffes, d. h. eines solchen, welches an allen drei Masten feste Raaen führt, beträgt mithin neunzehn, davon elf Raasegel, drei Gaffel- und fünf Stagsegel. Dazu treten dann noch die Leesegel, die im Vor- und Großtop je nach der Windrichtung bei gutem Wetter an der einen oder andern Seite der Untermars- und Bramraaen aufgeheißt werden und demgemäß Unter-, Ober- und Bramleesegel heißen. Sie werden an den Leesegelspieren geheißt resp. ausgeholt, d. h. an Bäumen von 12,5 resp. 8,5 Metern Länge, welche auf den Mars- und Bramraaen in eisernen Bügeln ruhen und zur Verbreiterung der Raaen ausgeschoben werden. Unterleesegel gibt es nur im Vortop, weil sie, im Großmast angebracht, den Wind aus den Vorsegeln nehmen und nichts nützen würden. Auch Großoberleesegel setzt man aus diesem Grunde selten, obwohl sie bedeutend schmäler als Unterleesegel sind und mehr Wind vorbeilassen. Die Unterleesegel werden mit ihren unteren Ecken an den Backspieren ausgeholt, d. h. an Bäumen von den Dimensionen der Oberleesegelspieren, welche längs der Schiffseite befestigt sind und sich beim Gebrauche ausschwingen lassen.

Der Kreuztop führt keine Leesegel, weil er zu nah am Großtop steht und diesem dadurch der Wind gestohlen würde. Die Leesegel werden von leichtem Tuch gemacht und nur bei gutem Wetter und gutem Winde gesetzt. Wenn ein Schiff wie unsere gedeckten Korvetten bei gutem Wetter und dem günstigsten Winde alle dienlichen Segel ausgespannt hat, so bieten dieselben zusammen eine Fläche von nahe 2500 Quadratmeter. Das größte ist das Großsegel von 280, dann kommt die Fock mit 260 und danach das Vor- und Großmarssegel von je 240 Quadratmeter Flächeninhalt. Das kleinste Segel im Schiffe, das Kreuzoberbramsegel, hält immer noch 24 Quadratmeter.

Da der Winddruck in einem schweren Sturme fast bis zu ½ Kilogramm auf ein Quadratzentimeter wächst, so muß das Segeltuch aus sehr starkem Gewebe sein, und es wird deshalb aus dem besten Hanf gefertigt. Das Segeltuch für unsre Flotte wird sämtlich im Inland gefertigt und aus der Fabrik von Delius in Versmold bezogen, deren Erzeugnisse allen Anforderungen vollständig entsprechen.



Während nun Maschinen oder Masten, Raaen und Segel bestimmt sind, als Fortbewegungsmittel des Schiffes zu dienen, haben **Anker** und **Ankerketten** den Zweck, dasselbe an einem gegebenen Punkte festzuhalten.

Beide sind von Eisen gefertigt, jedoch ist es kaum sechzig Jahre her, daß die Ketten die bis dahin gebräuchlichen Ankertaue verdrängt haben. Es ist schwer zu begreifen, daß dies nicht schon vor Jahrhunderten geschehen ist, da Ketten so sehr viel Vorzüge vor Tauen haben und sie selbst schon zur Zeit der Invasion Englands durch Cäsar bei den Venetern im nordischen Gallien gebräuchlich waren, wie Cäsar selbst erzählt.

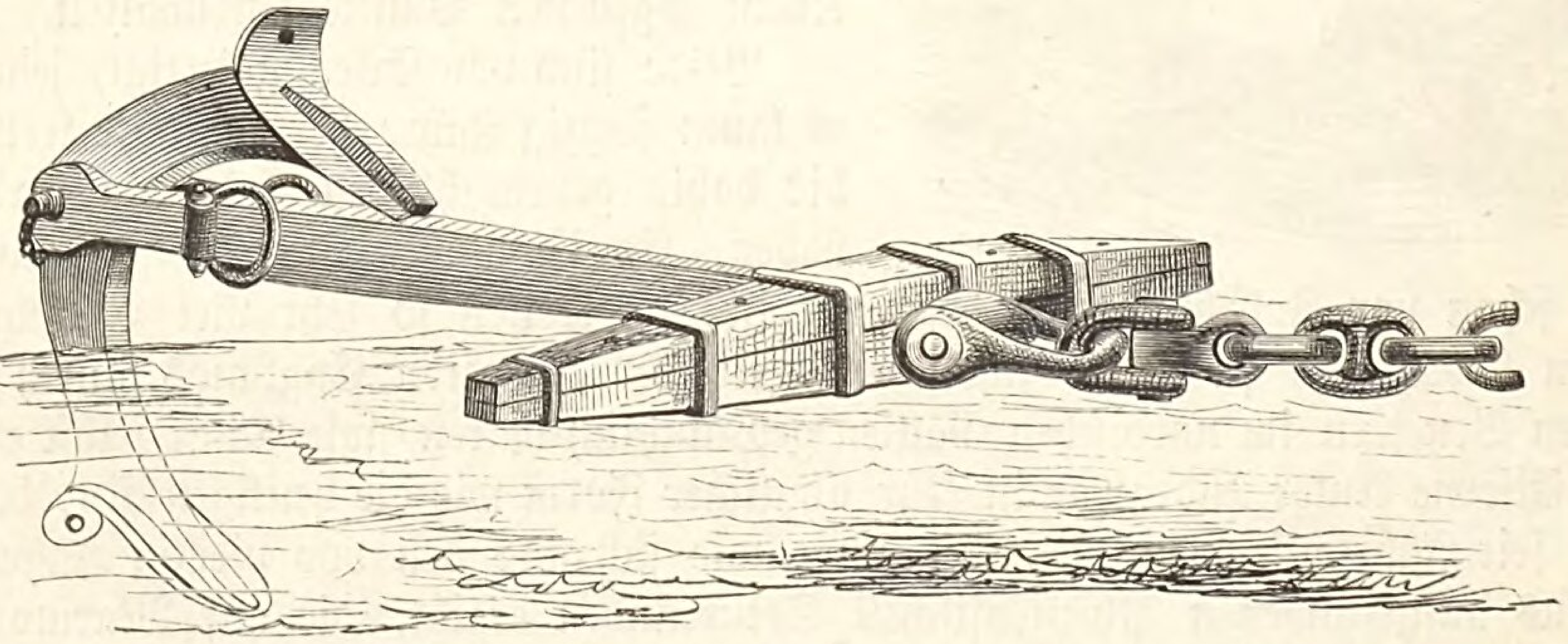
Eiserne Anker und zwar in sehr ähnlicher Form wie die heutigen sind dagegen schon seit Jahrtausenden in Anwendung, wie sich aus den vor vierzig Jahren im Pyräus aufgefundenen atheniensischen Seeurkunden ergibt, die auf Marmortafeln ausgehauen alljährlich vor den atheniensischen Werftbehörden als Rechenschaftsberichte für das Volk ausgestellt wurden. Die erwähnten Urkunden (durch Böckh und Graser für Kenntnis des antiken Seewesens nutzbar gemacht) stammen aus dem Jahre 322 v. Chr. und führen als Ausrüstung für jedes der Dreireihenschiffe (Triremen), von denen Athen damals dreihundertundsechzig besaß, vier Eisenanker an.

Der gewöhnliche Anker besteht aus dem Schaft mit den Armen und aus dem Stock. Der Stock, bei schweren Ankern vielfach aus Holz, um ihn bei etwaigem Bruch leichter ersetzen zu können, steht deshalb zu dem Schaft und den in derselben Ebene liegenden Armen senkrecht, um diese um so schneller zum Eingreifen zu bringen. Der Anker berührt beim Fallen natürlich mit seinem schwersten Teile da, wo sich Schaft und Arme vereinigen, den Grund, und fällt dann auf die Seite, so daß die Arme platt auf dem Grunde liegen und demgemäß die eine Spitze des Stockes nahe vertikal darauf steht. Beginnt nun die oben am Schaft im **Röhring** befestigte Kette zu ziehen, so drückt sie letzteren niederwärts. Dadurch legt sich der Stock horizontal, die Arme stellen sich senkrecht und der eine gräbt sich in den Grund.

In neuester Zeit hat die seit Jahrtausenden mit sehr wenig Abänderungen beibehaltene Konstruktion der Anker, die jedoch verschiedene Mängel hatte, durchgreifende Modifikationen erfahren. Namentlich sind es zwei Systeme, das Portersche und Martinsche, welche in Aufnahme kommen. Ein großer Übelstand des alten Modells ist, daß, während ein Arm im Grunde liegt, der andere stets aufwärts steht. Liegt ein Schiff vor Anker, so schwingt es durch Ebbe und Flut oder Änderung des Windes sich mehr oder weniger um den Anker oder segelt auch darüber fort. Dadurch schlingt sich dann häufig die Kette um den aufrecht stehenden Arm und reißt, wenn sie später durch Wind größere Spannung erhält, den Anker heraus.

Oft auch müssen die Schiffe in flachem Wasser ankern, so daß sie mit der Ebbe den Grund berühren. Kommen sie dann dabei, wie das leicht eintreten kann, auf den Anker zu sitzen, so drückt die pflugscharähnlich geformte Spitze des Armes (Flü) den Boden ein und macht das Schiff leck.

Um dies zu verhüten, hat Porter seinen Anker mit beweglichen Armen versehen, die unter solchem Winkel zu einander gestellt sind, daß, wenn der eine sich eingegraben hat, der andere fast flach am Schaft liegt.



Porters Anker.

Martins Anker bezweckt dasselbe, aber auch noch eine vermehrte Haltekraft. Die wie bei Porters Anker aus einem Stück geschmiedeten und in dem unten verstärkten Schafte beweglichen Arme bilden mit dem Stock keinen rechten Winkel, sondern liegen mit Schaft und Stock in derselben Ebene, wenn der Anker auf den Grund fällt. Sobald Spannung auf die Kette kommt, greifen seine beiden Flüe in den Grund, können sich jedoch vermöge ihrer Konstruktion nur so weit vom Schaft entfernen, daß sie mit diesem einen Winkel von fünfundvierzig Grad bilden.

Durch das Eingreifen beider Flüe wird natürlich die Haltekraft bedeutend vermehrt und das Gesamtgewicht kann demgemäß vermindert werden.

Die Vorteile dieses Ankers haben sich so evident herausgestellt, daß er jetzt auf den verschiedenen Marinen eingeführt wird.

Kriegsschiffe haben gewöhnlich vier schwere und fünf bis sechs leichtere Anker. Die ersteren sind meistens von gleicher Form und gleichem Gewicht (2500—3000 Kilogramm für gedeckte Korvetten), werden aber in Bug- und Rüstanker, je nach

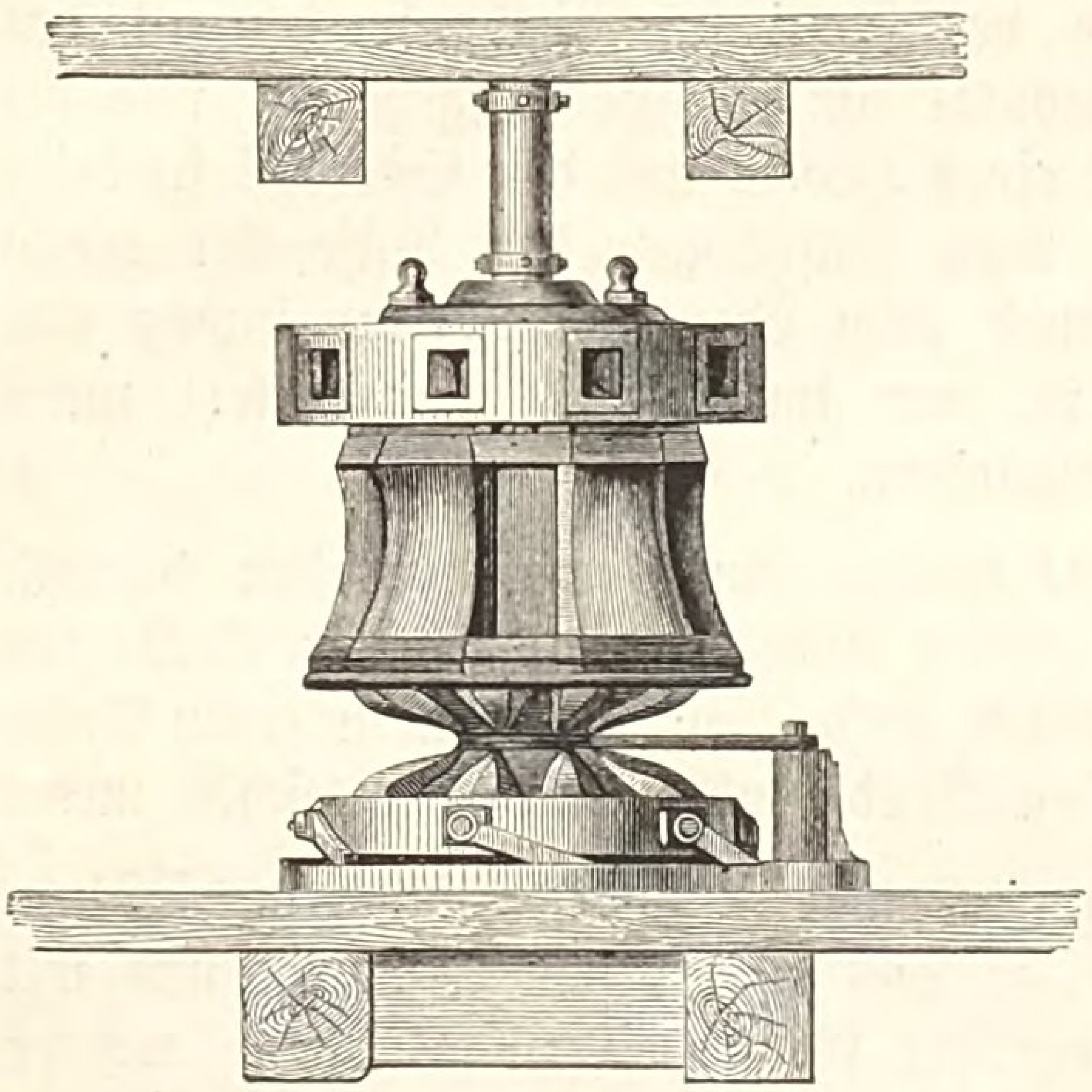
dem Platze, den sie am Schiffe einnehmen, unterschieden. Die Buganker hängen an jeder Seite des Bugs am Krahnbalken, einem schräg über die Schiffseite hinausragenden Balken, die Rüstanker in der Fockrüst. Beide werden in den Partür- und Rüstleinenketten horizontal am Schiffe aufgehängt, und die Ketten sind so eingerichtet, daß der Druck eines Hebels auf dem Oberdeck sie beide zugleich löst und die Anker fallen läßt. Das Aufhängen der Rüstanker macht wegen der großen Entfernung ihres Platzes vom Bug (12 Meter) immer viel Schwierigkeiten, deshalb gebraucht man sie nur im Notfalle und ankert unter gewöhnlichen Umständen stets mit den Bugankern.

Die leichteren Anker von 750—1000 Kilogramm Gewicht werden benutzt, um das Schiff in Häfen und sonstigen stillen Gewässern von einer Stelle zur andern zu schaffen, es zu irgend einem Zwecke zu drehen, indem man einen Anker ausbringt und ein daran befestigtes Tau an Bord einholt, und dergleichen mehr.

Da von der Haltbarkeit der Anker und Ketten in vielen Fällen die Sicherheit des Schiffes abhängig ist, so müssen sie aus dem besten Material und mit größter Sorgfalt gefertigt werden. Um darüber Gewißheit zu erlangen, werden sie vor dem Gebrauch in die eingangs erwähnte Probiermaschine gespannt, in der sie einen bestimmten Zug aushalten müssen, ohne zu brechen oder schadhafte Stellen zu zeigen. Auf die Ketten kommt es dabei am meisten an, weil die Stöße, welche das vor Anker liegende Schiff durch den Wind oder hohe anrollende Wellen erhält, zuerst und direkt auf sie übertragen werden, während der Anker am Endpunkte der Kette erst in zweiter Reihe leidet und den Stoß nicht so heftig empfindet. Ketten müssen daher mehr halten, als die zugehörigen Anker. Die vier schweren Anker der gedeckten Korvetten haben ein Gewicht von je 2500 Kilogramm und ihre Probierkraft beträgt 42000 Kilogramm, die dazu gehörigen Ketten haben, 4,9 Zentimeter Durchmesser und werden mit 63000 Kilogramm probiert, ein Druck, welcher dem gleichkommt, den das betreffende Schiff bei Sturm durch Wind und See zu erleiden hat.

Die Ankerketten haben eine Länge von 180 Meter und sind aus Längen von 30 Metern zusammengesetzt. Die Verbindung der letzteren ist durch Schäckel hergestellt, die sich öffnen lassen. Die Ketten sind mit ihren inneren Enden um den Fuß des Großmastes mit einem sogenannten Schlipphaken befestigt, so daß man sie im Notfalle gleich loslösen kann. In das Schiff werden sie durch die Klüsen geführt, runde mit Eisencylindern ausgefütterte Öffnungen, welche sich vorn in der Batterie zu beiden Seiten des Vorderstevens, und zwar zwei an jeder Seite, nebeneinander befinden. Dann werden sie längs der Batterie bis in die Nähe des Großmastes geleitet und gehen dort wiederum durch Klüsen in den verschiedenen Verdecken in die Kettenkasten auf dem Boden des Schiffes, wo sie aufgeschlossen (regelrecht gelagert) werden. Bei jeder Klüse befindet sich ein Hebelwerk zum Festkneifen und Hemmen der Kette. Soll der Anker fallen, so wird außerdem noch ein Schlag der Kette um ein in der Batterie befindliches Balkengerüst, die Beting, geschlungen, um die Reibung zu verhindern und die Kette besser hemmen zu können.

Beim Ankerlichten wird die Kette vorn im Bug gehemmt, der Schlag um die Beting abgenommen und erstere um das hinter dem Großmast stehende


Das Gangspill.

Gangspill gelegt. Dies ist eine aufrecht stehende Ankerwinde, die durch lange Hebebäume, die Spillspeichen, gedreht wird. Auf den großen Panzerschiffen wird diese Winde durch Dampf getrieben. Ist der Anker bis vor die Klüse des Bugs aufgewunden, so wird er durch einen starken Flaschenzug, die Katt, unter seinen betreffenden Krahnbalken geheißt, mit einem andern Flaschenzug, der Fischtalje, horizontal gelegt und in den beiden obenerwähnten Ketten aufgehängt. Auch die Katt und die Fischtalje werden auf den neuen Panzerschiffen mit Dampf geheißt.

Das gute Festhalten eines Schiffes am Grund wird, abgesehen von der Haltbarkeit des Ankers und der Ketten selbst, hauptsächlich durch die Lage des Ankers auf dem Meeresboden bedingt. Je horizontaler der Anker liegt, desto mehr wird er vermöge seiner Form bestrebt sein, sich in den Grund zu graben und desto besser wird er halten; je vertikaler er liegt, desto leichter wird er herausgerissen.

Eine Konsequenz dieser Thatsachen ist, daß ein guter Ankergrund auch nur eine gewisse Tiefe haben, und daß diese Tiefe nicht ein Fünftel der Kettenlänge, also 40 Meter überschreiten darf. Die passendste Tiefe ist jedoch 15—20 Meter.

Bei solchen Tiefen gibt man gewöhnlich das drei- bis vierfache der Kette vor. Tritt jedoch schlechtes Wetter ein, so steckt man fast die ganze Länge der Kette aus. Dadurch wird nicht nur die horizontale Lage des Ankers gesichert, sondern auch die Elastizität der Kette vermehrt. Wird z. B. das Vorderteil des Schiffes durch eine schwere anrollende See schnell um 5—6 Meter gehoben, und ist wenig Kette vor, so wird diese durch die Bewegung plötzlich sehr straff gespannt, und kann leicht brechen. Ist jedoch viel Kette aus, so muß diese erst vom Grunde aufgehoben werden und dadurch wird eine plötzliche Spannung verhindert. Das Fertigen schwerer Ankerketten und das Schweißen der Glieder erfordert ganz besonderes Geschick und viele Übung. Unsere Privatindustrie steht darin noch der englischen nach, was jedoch hauptsächlich darin seinen Grund hat, daß bis jetzt aus Mangel einer größeren Flotte zu wenig derartige Ketten verlangt wurden. Um indessen sich soviel wie möglich vom Auslande zu emanzipieren, läßt die Marine Ankerketten aus rheinischem Eisen auf der Kaiserlichen Werft in Danzig fertigen und hat die zufriedenstellendsten Resultate erreicht. Für die erwähnten Wurfanker werden keine Ketten mitgegeben, sondern neun- bis fünfzöllige Hanf- oder Drahttaue, von denen die schwereren Pferdeleinen, die leichteren Jageleinen heißen. Nur der schwerste Wurfanker, der sogenannte

Stromanker, hat auf großen Schiffen eine 2,5 Zentimeter starke Kette von 120 Meter.

Da Schiffe wegen ihres Tiefganges selten so nahe ans Ufer gelegt werden können, um eine direkte Verbindung mit demselben zu gestatten, so bedürfen sie zu diesem Zwecke der Kommunikationsmittel in Gestalt von Booten. Die Zahl und Größe derselben richtet sich nach der Zahl der Besatzung. Für den Fall, daß dem Schiffe ein Unglück passiert, müssen die Boote im stande sein, die gesamte Besatzung, ohne Überladung, aufzunehmen.

Je nach ihrem Zweck und ihrer Größe werden die Kriegsschiffboote eingeteilt in Barkassen, Pinassen, Kutter, Gigs und Jollen.

Die Barkassen sind die schwersten und stärksten Boote, bei denen die Feinheit der Linien mehr in den Hintergrund tritt, und die hauptsächlich darauf berechnet sind, schwere Lasten zu tragen. Ist z. B. das Schiff auf den Grund gekommen und Hoffnung vorhanden, dasselbe wieder abzubringen, so muß die Barkasse einen der schweren Anker des Schiffes, der an ihrem Heck außenbords aufgehängt wird, tragen und ausfahren können.

Bei gedeckten Korvetten ist die Länge der Barkassen 10—11, ihre Breite 3—3,5 Meter. Sie werden durch sechzehn Mann gerudert, haben auch, wie alle Boote, Segel. Im Bug führen sie ein acht Zentimeter-Geschütz, das sich beim Rückzuge auch nach hinten bringen läßt. Für den Fall einer Landung werden die Rohre auf mitgenommene Landungslafetten gelegt, und es kann mit den Geschützen dann auf festem Boden operiert werden. Sie werden durch Menschen gezogen, sind aber auch zum Transport durch Pferde eingerichtet.

Außer den Ruderern und dem Geschütz kann das Boot achtzig Mann Landungstruppen tragen. Man baut die Barkassen von Eichen- oder Mahagoniholz, in letzterem Falle diagonal, d. h. ohne Spanten, und nur aus einer doppelten und kreuzweise übereinander liegenden Lage diagonal stehender Planken, die in die erforderliche Form gebogen werden. Der Kiel und die beiden Steven sind dagegen vorhanden. Die Sitzbretter für die Ruderer heißen Duchten, die eisernen Gabeln, in denen sich die Riemen (Ruder) bewegen, Dullen. Da die Barkasse zu schwer ist, um sie außenbords aufzuhängen, wird sie zwischen Fock- und Großmast auf das Oberdeck in Klampen gestellt und dort befestigt.

Die Pinasse ist die nächstfolgende Klasse von 9—10 Meter Länge, 2,5—3 Meter Breite, vierzehn Ruderern, ebenfalls mit einem gezogenen Vierpfünder armiert. Sie faßt außer Ruderern und Geschütz vierzig Mann Landungstruppen. Die Pinasse steht gewöhnlich auch auf dem Deck und wird dann, nachdem die Duchten der Barkasse entfernt sind, in diese gesetzt. Die Stellung der Boote ineinander und das Ausräumen der Barkasse hindert jedoch ihr schnelles Aussetzen; bei unsern gedeckten Korvetten ist deshalb die Pinasse in Fortfall gekommen, und sie führen statt dessen zwei Barkassen, die nebeneinander und vollständig fertig zum augenblicklichen Gebrauch stehen.

Die Kutter sind die Boote für den täglichen Dienst zur Beförderung von Mannschaften und geringeren Lasten, wie dies so häufig zwischen Schiff und Land erforderlich ist. Jedes Schiff hat deren zwei, von etwa 8 Meter Länge und

2—2,5 Meter Breite. Sie führen zehn Riemen und vermögen jeder dreißig bis vierzig Mann zu fassen, eine Geschützbewaffnung haben sie nicht. Sie hängen in eisernen oder hölzernen Kränen, den Davids, zu beiden Seiten außenbords, in der Gegend des Besanmastes, so daß sie an ihren Taljen jeden Augenblick zu Wasser gelassen resp. geheißt werden können.

Die Gig ist das ausschließlich für den Kommandanten des Schiffes bestimmte Boot, und ist deshalb sehr schlank und zierlich gebaut. Sie hat eine Länge von 8—9 Meter und eine Breite von 1,6 Meter, geht sehr flach im Wasser und fährt schnell. Sie führt sechs Riemen, und ihr Platz ist an den Davids, quer vor dem Heck.

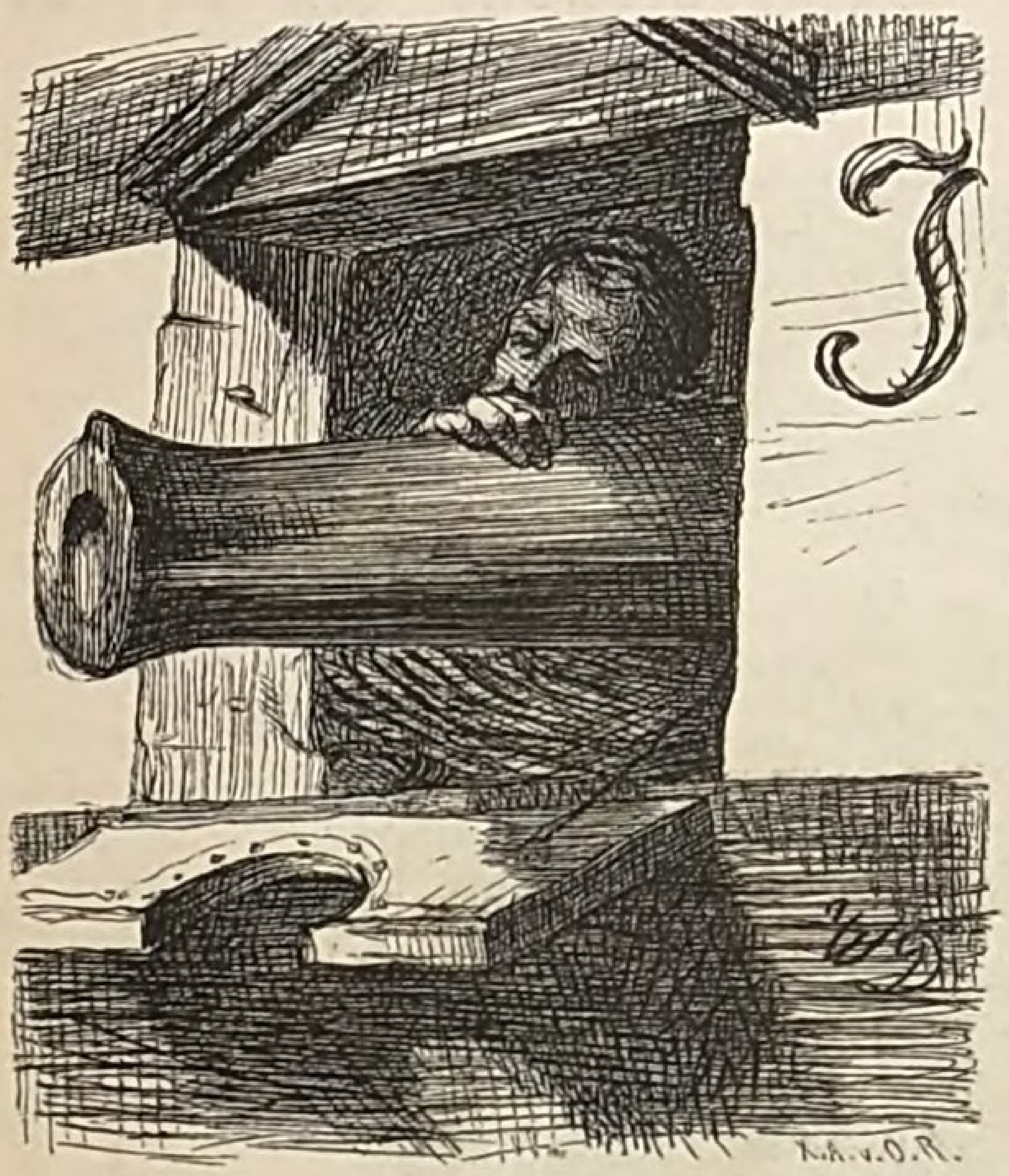
Die Jolle endlich, oder das Kochsboot, ist ein kleines, leichtes Fahrzeug von 4—5 Meter Länge und vier Riemen, das für solche Fälle gebraucht wird, wenn man nicht eine ganze Bootsmannschaft entbehren kann. Hauptsächlich wird es früh morgens benutzt, um mit Kellnern und Köchen im Hafen an Land zu fahren und den Tagesproviant zu holen, da zu dieser Zeit alle übrigen Mannschaften zum Reinigen des Schiffes gebraucht werden und nicht gut abkömmlich sind.

Für größere Schiffe und in den letzten Jahren auch für gedeckte Korvetten gibt man jetzt überall der Pinasse oder einem Kutter eine Dampfmaschine mit Schraube, um durch sie die Boote bugsieren zu lassen und die Ruderer zu sparen. Die Maschinen sind Hochdruck und gewöhnlich von sechs bis zehn indizierten Pferdekräften, welche genügen, um dem Boote eine Schnelligkeit von 7—8 Knoten zu verleihen, die sie durch Ruderkraft nie, und mit Segeln sehr selten erlangen können. Bei Landungen ist diese Hilfe namentlich von Wert, weil erstens die Boote ohne Ruderer viel mehr Leute fassen können, sodann diese aber auch durch das Rudern nicht vorher erschöpft werden und mit frischer Kraft an das Land kommen. Die Bootsmaschinen werden meistens so konstruiert, daß sie nicht fest im Boot sind, sondern sich leicht herausnehmen und einsetzen lassen, weil das Boot für das Ein- und Ausheißen an sich schon schwer genug ist. Letzteres geschieht mit Hilfe der Nock- und Stagtakel (Flaschenzüge). Erstere werden auf die Nocken der Fock- und Großraa, die man möglichst nahe zusammenbraßt, ausgebracht, und mit ihnen heißt man das Boot außenbords so hoch, daß es klar von der Verschanzung geht. Mit den Stagtakeln, die vom Fock- und Großmasttop herunterhängen, wird es dann innenbords geholt, und auf seine Stelle in die Bootsklampen niedergesetzt. Stehen auf den großen Schiffen die Masten zu weit auseinander, so gebraucht man statt Nock- und Stagtakel besondere Krähne zum Ein- und Aussetzen der Boote.

Auf einem gut exerzierten Schiffe darf das Aussetzen mit Armierung nicht länger als fünfzehn Minuten nach gegebenem Kommando dauern.

Die Bootsgeschütze stehen für gewöhnlich in den Bootslafetten auf dem Oberdeck, die Landungslafetten sind in Teilen in der Großrüst an der Schiffsseite untergebracht, an welcher das betreffende Boot ausgesetzt wird.

Die Armierung.



Ist nun das Schiff durch guten und festen Bau, durch Maschinen, Bemastung und Boote in den Stand gesetzt, über See zu gehen, so muß das Kriegsschiff, welches bei dem nun folgenden Abschnitte allein in das Auge gefaßt ist, zur Erfüllung seines Zweckes außerdem noch armiert werden. Beim näheren Eingehen auf die Armierung, d. h. auf die rein militärische Ausrüstung, haben wir es, um den gegenwärtigen Stand der Dinge erkennen zu lassen, hauptsächlich mit der jüngsten Entwickelungsgeschichte der Schiffsbewaffnung zu thun, welche Hand in Hand mit der Bauart der Schiffe geht, wie auch in der Kriegsführung zu Lande Offensiv- und Defensivsystem einander bedingen. Die Verbesserung der Angriffswaffen wirft zu Lande das ganze Befestigungswesen der alten Zeit über den Haufen und nötigt den Truppen eine Beweglichkeit und Präzision der taktischen Bewegungen auf, welche man früher nicht kannte, weil weder das Bedürfnis dazu vorlag, noch die Vorbedingungen vorhanden waren.

Zur See tritt der Kampf zwischen Offensive und Defensive noch viel schärfer hervor. Die Erfindungen auf diesem Felde überbieten sich von Jahr zu Jahr, und es ist eine Notwendigkeit, daß hier kein Staat gegen den anderen zurückbleibt, weil der Zurückbleibende sonst wehrlos wird.

Es wird deshalb in der Beschreibung der Schiffsarmatur von einer Reihe schnell aufeinander folgender und kostspieliger Änderungen zu berichten sein, die

jedoch keine Mißgriffe involvieren, sondern nur die Notwendigkeit zeigen, ungesäumt den Entwickelungen der Neuzeit zu folgen.

In früheren Zeiten, d. h. bis vor etwa fünfzig Jahren, machte die Armatur der Schiffe verhältnismäßig wenig Schwierigkeiten. Man führte bestimmte Arten von Geschützen für bestimmte Klassen von Schiffen, die man als ausreichend befand, und alle Seemächte hatten ungefähr dieselben Kaliber und Dimensionen. Man baute Linienschiffe, Fregatten und Korvetten von so und so viel Kanonen lediglich für Kugel- und Kartätschfeuer.

Das Schiff erhielt in den unteren Batterien längere, in den oberen immer kürzere Geschütze, und man ging nicht über das zweiunddreißigpfündige Kaliber hinaus. Die Hauptaufgabe bestand darin, durch Einrichtung der Rohre und Lafetten möglichst viele Geschütze auf eine Breitseite zu häufen.

Seitdem hat sich jedoch die Sachlage bedeutend geändert, und die Neuerungen in der Armierung der Schiffe haben in ihrer Rückwirkung auf den Schiffbau stets neue Aufgaben für die Konstrukteure der Marineartillerie heraufbeschworen.

Den Anstoß dazu gab in den zwanziger Jahren der damalige französische Major Paixhans durch die Erfindung der Bombenkanone von 21—26 Zentimeter Kaliber.



Alte Schiffskanone.

Bis dahin war in Seeschlachten das Geschützfeuer der Schiffe gerade nicht sehr gefährlich gewesen. Wenngleich Nelson seinen Kapitänen Befehl gab, dem Feinde immer bis auf Pistolenschußweite auf den Leib zu rücken, um eine kräftigere Geschützwirkung zu erzielen, beschoß man sich mit den Vollkugeln oft tagelang, ohne sich großes Leid anzuthun, die eigentliche Entscheidung wurde fast immer erst durch Enterung herbeigeführt, indem man die kämpfenden Schiffe Bord an Bord legte und die persönliche Tapferkeit der Auge in Auge fechtenden Mannschaften den Ausschlag geben ließ.

Die Bombengeschütze, welche Granaten schossen, modifizierten jedoch diese Taktik wesentlich und übertrugen die Entscheidung wieder auf die Kanonen. Voll-

kugeln machten allerdings Löcher in das Schiff und rissen auch wohl ein paar Leute mit fort, aber die runden kleinen Löcher wurden zugepfropft und schadeten weiter nichts. Die Granaten dagegen waren viel gefährlichere Feinde. Sprangen sie in der Schiffsseite, so rissen sie gewaltige unregelmäßige Löcher hinein, die sich nicht so ohne weiteres verstopfen ließen und leicht das Schiff zum Sinken bringen konnten, wie dies zuerst in der Schlacht von Sinope die Bombenkanonen der russischen Schiffe an der noch nach dem alten System armierten türkischen Flotte und im letzten Sezessionskriege noch der Kampf zwischen dem nordamerikanischen Kriegsschiff „Kearsage" und dem berüchtigten südstaatlichen Kaper „Alabama" gezeigt haben, welcher letztere durch wenige Granaten des „Kearsage" in den Grund gebohrt wurde. Explodierten die Granaten aber im Schiff, so konnten sie nicht nur ungeheure Verheerungen unter der Mannschaft anrichten, sondern auch das Schiff in Brand stecken, wie dies z. B. bei dem englischen Linienschiffe „London" der Fall war, dem bei der Beschießung von Sebastopol während des Krimkrieges eine Granate fünfzig Mann außer Gefecht setzte und das außerdem fünfmal in Brand geschossen wurde. Die fremden Nationen durften deshalb die Bombenkanonen den Franzosen nicht allein überlassen, weil letztere dadurch zu große Überlegenheit erhalten hätten. Wenn nun auch ökonomische Rücksichten es verboten, das in so großen Massen vorhandene artilleristische Material sofort zu gunsten des neuen Systems zu kassieren, auch die Schiffe selbst nicht dafür gebaut waren, um das vermehrte Gewicht der Bombengeschütze zu tragen, so sah man doch ein, daß die Menge der Geschütze allein keine Überlegenheit gebe. Man reduzierte daher ihre Zahl und gab mehr darauf, wirksamere Geschütze für den Kampf auf weite Entfernungen zu erhalten, wie man auch von dem Bau der hochbordigen Holzschiffe zurückkam, welche den Granaten eine zu große Zielfläche boten.

Die Anwendung des Dampfes auf die Kriegsmarine in den vierziger Jahren erforderte weitere Neukonstruktionen; Maschinen und Räder traten dem gewohnten Breitseitensystem hindernd entgegen. Man war darauf angewiesen, die Zahl der Batteriegeschütze zu vermindern und sich hauptsächlich auf das Oberdeck zu beschränken, wo man die Kanonen jedoch auch nur vor und hinter den Radkasten plazieren konnte. Zum Ersatze des Verlustes an Zahl nahm man deshalb um so schwerere Kaliber. Das acht- und zehnzöllige Bombengeschütz (Paixhans System) und der glatte Sechzigpfünder von 65—80 Zentner Gewicht traten auf und bildeten die Hauptarmatur der Dampfschiffe. Um erstere leichter zu manövrieren, erfand man die Pivot-Lafettierung, bei der das Geschütz mit der Lafette auf einer Art Schlittenrahmen ruht. Dieser Rahmen ist um einen Punkt, den Pivotbolzen, auf Metallschienen, welche auf dem Deck befestigt sind, drehbar, wodurch sich die Reibung sehr vermindert. Die Lafetten haben kleine exzentrische Metallräder, die auf den mit Eisenschienen belegten Laufschwellen des Rahmens ruhen und sich durch ein Hebelwerk beliebig zur Tracht bringen lassen. Will man das geladene Geschütz zu Bord holen, so läßt man die Räder wirken und rollt es mit Hilfe von Flaschenzügen auf den Laufschwellen vorwärts. Soll die Lafette auf einem Punkte des Rahmens festgehalten werden, so läßt man die Räder außer Tracht kommen. Dann ruht die Lafette mit ihrer ganzen untern Fläche auf dem Rahmen.

Um bei Bewegung des Schiffes resp. beim Rücklauf des Geschützes die Reibung noch mehr zu erhöhen, dienen die Kompressen, starke eiserne Klemmvorrichtungen, mit denen man die Lafetten stärker oder schwächer an den Rahmen preßt. Die Pivotlafette greift unten zwischen die Laufschwellen des Rahmens, und letzterer ist vorn und hinten durch Querriegel so geschlossen, daß die Lafette nicht etwa von dem Schlitten ablaufen kann.

Die Pivotierung gestattet gleichzeitig, mit den Kanonen, wo es das Deck erlaubt, einen vollständigen Kreis zu beschreiben. Auf den gewöhnlich sehr scharf gebauten Raddampfern war vorn im Bug nur Platz für ein schweres Geschütz, deshalb stellte man es in die Mitte und konnte es mit seiner Achsendrehung beliebig nach beiden Seiten gebrauchen, während eine auf der gewöhnlichen vierrädrigen Lafette montierte Kanone nur mit großem Zeitverlust und vielen Schwierigkeiten von einer Seite zur anderen geschafft werden konnte.

Die zu Anfang der fünfziger Jahre erbaute preußische Dampfkorvette „Danzig“ mit zwölf solchen Pivotgeschützen, achtundsechzigpfündigen Bombenkanonen von drei verschiedenen Längen und Gewichten armiert, repräsentierte damals eine gewaltige artilleristische Schiffsmacht; allein die Tage der Raddampfer als Kriegsschiffe waren bereits gezählt. Die Schraube führte sich ein, mit ihr kamen die Breitseitengeschütze in den freigewordenen Batterien wieder in Aufnahme, und die Zahl der Pivotgeschütze reduzierte sich auf zwei bis vier, die man vorn und hinten auf dem Oberdeck beließ, um beim Jagen und beim Rückzuge Bug und Heck wirksam armiert zu haben.

Inzwischen begannen bei allen größeren Mächten die durch Verbesserungen des gezogenen Gewehres mit der Spitzkugel hervorgerufenen Versuche, gezogene Kanonen für ähnliche Geschosse zu konstruieren, in den fünfziger Jahren zu Resultaten zu führen, welche eine noch jetzt nicht abgeschlossene Umgestaltung der Artillerie überhaupt anbahnten. Es gelang nämlich, in mannigfaltiger Form Kanonen herzustellen, welche wie das gezogene Gewehr durch spiralförmig in die Seelenwände eingeschnittene Züge ihrem cylindro-konischen Geschoß mit der Vorwärtsbewegung gleichzeitig eine Rotation um seine in der Richtung der Flugbahn liegende Längenachse erteilten. Dadurch wurde der schädliche Einfluß des Spielraums und die störende Einwirkung beseitigt, welche die verschiedene Lage des Schwerpunktes der Kugelgeschosse zur Seelenachse der glatten Geschütze auf die gleichmäßige Gestaltung der Flugbahn ausübte. Ebenso wurde der Luftwiderstand von dem schwereren Spitzgeschosse mit geringerem Geschwindigkeitsverluste als von der runden Kugel überwunden.

Der Gewinn an Tragweite, Trefffähigkeit und Perkussionskraft durch gezogene Kanonen mit Spitzgeschossen war so groß, daß deren Einführung als Schiffsgeschütze sich einleiten mußte, sobald sich Langgranaten mit geeigneter Zündung herstellen ließen, die dann zugleich den Rundgranaten gleichen Kalibers in Größe ihrer Sprengladung weit überlegen waren.

So finden wir schon im orientalischen Kriege 1855 achtundzwanzig sogenannte Lancasterkanonen, von denen später die Rede sein wird, englischerseits zur Armierung der schwimmenden Batterien in der Ostsee verwendet.

Ungefähr gleichzeitig begann eine Umgestaltung im Bau der Kriegsschiffe, welche, soweit sie nicht durch die allgemeine Einführung der Dampfkraft bedingt wurde, allein die Folge des Granatfeuers und zwar zunächst noch aus glatten Geschützen war.

Seit Einführung der Bombenkanone an Bord waren bis zum Krimkriege keine Schiffe im Kampfe gewesen, die solche Geschütze gegen sich gehabt, und man hatte sich deshalb wohl die verheerende Wirkung dieser Waffe gegen Holzschiffe noch nicht recht klar gemacht. Der Ausgang der Schlacht von Sinope und die Beschießung der russischen Festungswerke zeigten Engländern und Franzosen jedoch die Ohnmacht hölzerner Schiffe gegen Granaten, und diese Erfahrungen gaben dem Kaiser Napoleon zuerst den Gedanken an gepanzerte Fahrzeuge ein.

Es wurden schwimmende gepanzerte Batterien gebaut, mit großer Mühe von Toulon nach dem schwarzen Meere geschafft und gegen die Festungswerke von Kinburn geführt. Ihre Leistungen waren so vorzüglich und ihr 10,5 Zentimeter Panzer deckte sie selbst so sicher gegen das feindliche Granatfeuer, daß sie, ohne selbst zu leiden, sehr bald die Landbatterien zum Schweigen brachten. Die russischen Granaten waren harmlos an den Panzerwänden zerschellt.

Mit dieser Thatsache begann der Kampf zwischen Panzer und Kanone, der den Staaten bereits so enorme Summen gekostet hat und noch kostet, der aber trotzdem von jeder seefahrenden Nation aufgenommen werden mußte, wenn sie sich auf dem Meere nicht wehrlos machen wollte.

Die Erfolge der schwimmenden Batterien führten zum Bau der ersten französischen Panzerfregatte „Gloire." Ihr genialer Erbauer, Dupuy de Lôme, der Konstrukteur des ersten französischen Schraubenlinienschiffes „Napoleon", durch welches die Franzosen den Engländern im Schiffbau so glänzend den Rang abliefen, löste dies jenseits des Kanals für unmöglich gehaltene und mitleidig belächelte Problem in ruhmvoller Weise. Gleichzeitig damit traten die gezogenen Geschütze in Frankreich auf, und England sah sich durch diese beiden Erfindungen plötzlich in seiner bisher für unüberwindlich gehaltenen Schutzwehr, in den mit bewußtem Stolz so oft genannten „hölzernen Wällen", wie es seine Flotte bezeichnete, bedroht.

Diese Wahrnehmung trieb es zu den gewaltigsten Anstrengungen, dem gefährlichen Rival die Spitze zu bieten. Ökonomie war Nebensache, es galt jetzt unter allen Umständen die in Frage gestellte Herrschaft zur See wieder zu gewinnen und fest zu sichern. Die ganze englische Nation fühlte, daß die unbestrittene Suprematie zur See für sie eine Lebensfrage sei, und alle technischen Kapazitäten des Landes unterstützten die Regierung in ihrem Streben. Es wurden mehr und größere Panzerschiffe gebaut als in Frankreich, alles technische Geschick und aller Scharfsinn wurde aufgeboten, um die eigenen Panzer für alle feindlichen Geschosse undurchdringlich zu machen, dagegen anderseits Geschütze zu schaffen, welche jeden feindlichen Panzer durchbohren sollten.

Seitdem kämpfen Panzer und Kanone miteinander; beide sind stetig in Dimensionen gewachsen; alle seefahrenden Länder sind in den Kampf mit hineingezogen, aber nach dreißigjährigem Ringen ist noch keine Entscheidung herbeigeführt. Was vor einem Jahre für unmöglich gehalten wurde, ist es im nächsten nicht

mehr. Eine Erfindung drängt die andere, und bis jetzt ist noch nicht zu übersehen, wer Sieger bleibt, ob Panzer oder Kanone.

Den französischen gezogenen Schiffsgeschützen stellten die Engländer zuerst das System Lancaster mit glatter oder spiralförmig gewundener Seele von elliptischem Querdurchschnitt und gußeisernem massivem Spitzgeschoß von ovalem Querdurchschnitt entgegen. Diese Lancasterkanonen, welche auf den schwimmenden Batterien gegen Bomarsund gebraucht wurden, entsprachen aber namentlich hinsichts ihrer Treffsähigkeit den gehegten Erwartungen nicht.

Lancasters Nachfolger war Armstrong, zunächst mit den nach ihm benannten gezogenen Hinterladungsgeschützen und je nach dem Kaliber mit sechsunddreißig bis siebzig Zügen. Diese Hinterlader schienen trotz des sehr zeitraubenden Ladens ihre Zwecke zu erfüllen, und man kassierte fast sämtliche glattläufigen Schiffsgeschütze, die viele Millionen gekostet, um mit noch mehr Kosten die Armstrongkanonen einzuführen. Kaum war man jedoch einigermaßen damit vorgeschritten, als überlegene Geschütze von Witworth, Fraser und andern auftraten. Auch erforderte das Wachstum der Panzerplatten bald so schwere Kaliber und Ladungen, daß sich das schwächende Armstrongprinzip mit Sicherheit nicht mehr darauf anwenden ließ.

Es galt, 21 Zentimeter mit besonderer Sorgfalt aus bestem Eisen gewalzte und mit 26 Zentimeter Holzfutterung versehene Panzer zu durchbohren. Dazu bedurfte man Kaliber von 21—24 Zentimeter, die mit 15—25 Kilogramm Pulverladung ein Langgeschoß von 100—150 Kilogramm Gewicht mit einer Geschwindigkeit von 400 Meter per Sekunde feuerten.

Die gewaltige Explosion solcher Pulvermassen schleuderte den hinten und von oben eingesetzten Armstrongschen Verschlußapparat heraus. Man ließ deshalb dies System und überhaupt die Hinterladung fallen und adoptierte gezogene Vorderlader. Da Gußeisen für die an die neuen Geschütze gestellten Anforderungen nicht mehr genügte, so begann man die Rohre zu schmieden und zwar aus verschiedenen Cylindern, die man zuerst aus aufgewickelten Eisenstangen und dann übereinander gestreift unter sich zusammenschweißte. Der innerste Hohlcylinder, in welchem die Züge angebracht sind, wurde aus zusammengewundenen Stahlstäben gebildet und in Öl gehärtet. Auf diese Weise entstanden die jetzt in der englischen Marine allgemein eingeführten Woolwichgeschütze, so benannt nach dem Hauptarsenal Großbritanniens, wo sie gefertigt werden.

Man begann zuerst mit einem Kaliber (Durchmesser des inneren Hohlraums des Geschützes, der sogenannten Seele) von 16 Zentimeter, stieg aber im Laufe der Jahre immer höher und ist jetzt schon bei Geschützen angelangt, von denen der Laie sich kaum eine Vorstellung machen kann und deren Rohre ein Gewicht von 100000 Kilogramm haben. Jetzt beabsichtigt man in England aber wieder die Vorderladung fallen zu lassen und zur Hinterladung zurückzukehren.

Die Franzosen sind vom Vorderladungssystem für die schweren gezogenen Schiffskanonen von 16, 19, 24 und 27 Zentimeter Bohrungsdurchmesser zum Hinterladungssystem übergegangen. Die Geschosse werden von hinten durch eine in der Seelenachse liegende Öffnung in das Rohr gebracht und die Öffnung mit einer Cylinderschraube verschlossen.

Es scheint, als ob früher finanzielle Verhältnisse die Franzosen in der Vervollkommnung ihrer Schiffsgeschütze zurückgehalten hätten, die kaum einen 10 Zentimeter Panzer zu durchbohren vermochten; denn erst seit 1866 sind sie daran gegangen, ähnliche Kaliber wie die englischen herzustellen und zwar in neuester Zeit aus Stahl, da sie gesehen, daß ihr früheres System von gußeisernen Rohren mit Stahlcylindern als Verstärkung für so schwere Geschosse mit großen Ladungen nicht haltbar ist. So viel verlautet, stehen aber selbst ihre neuen Geschütze von 16—27 Zentimeter Kaliber den Woolwichkanonen an Durchschlagskraft nach. Über ein Kaliber von 27 Zentimeter sind die Franzosen für ihre Schiffe erst im letzten Jahrzehnt hinausgegangen, und während alle anderen Nationen ihre Flotten in dem letzten Jahrzehnt auf das sorgfältigste zu vervollkommnen suchten, blieb die französische Marine nach 1870 längere Zeit fast auf demselben Standpunkte. Alles irgendwie flüssige Geld wurde lediglich auf die Armee verwendet, und zu deren Gunsten hatte man das gewöhnliche Flottenbudget ganz erheblich verringert. Seit einiger Zeit ist man jedoch um so mehr bestrebt gewesen, das Versäumte nachzuholen, und die französische Panzerflotte steht jetzt gleichwertig neben der englischen.

Die Amerikaner wollten bis vor ganz kurzer Zeit weder von gezogenen Geschützen noch von Hinterladung etwas wissen. Sie zogen das alte System gußeiserner Vorderlader mit runden Geschossen vor und haben ihren Geschützen nur kolossale Dimensionen gegeben. Sie wollten die Panzer nicht durch Langgeschosse mit konischer Spitze durchbohren, sondern sie durch runde Kugeln von großem Durchmesser zerschmettern. Sie konstruierten deshalb 40—55 Zentimeter-Schiffsgeschütze, deren Kugeln 2—400 Kilogramm wiegen, und die mit einer Ladung von 30—50 Kilogramm Pulver abgefeuert werden.

Der Monitor „Miantonomoh", welcher im Jahre 1866 unsere norddeutschen Häfen besuchte, war mit vier solchen 40 Zentimeter Geschützen armiert, von denen er zwei in jedem seiner beiden Türme führte. Sie standen parallel nebeneinander, ließen sich gleichzeitig abfeuern und konnten demgemäß eine Eisenmasse von 400 Kilogramm auf denselben Punkt schmettern.

Die stets wachsenden Panzer, die jetzt schon eine Stärke von 60 Zentimeter erreicht haben, überzeugten indessen doch allmählich die Amerikaner, daß ihr Geschützsystem nicht mehr ausreichte, und jetzt beschäftigt sich das amerikanische Marineministerium auf das lebhafteste mit der Frage über die Einführung gezogener Schiffsgeschütze, über deren Konstruktion jedoch noch nichts Näheres bekannt ist.

Die übrigen Seemächte haben teils die französischen, teils die englischen Kanonen, Rußland hat die deutschen Kanonen adoptiert. Deutschland hat bekanntlich sein eigenes System, das der gußstählernen gezogenen Hinterlader mit Keilverschluß für Geschosse, die bisher mit einem Bleimantel umgeben waren, um erstere in den Zügen zu führen. In neuester Zeit ist man jedoch zu der eine bessere Trefffähigkeit gewährenden Kupferführung übergegangen, indem man die Geschosse mit zwei Ringen aus Kupferdraht umgibt, in welche sich die Züge einschneiden und wodurch sie das Geschoß führen.

Das schwerste deutsche Schiffsgeschütz ist die 30,5 Zentimeter Mantel-Ringkanone, mit der die gepanzerten Kanonenboote bewaffnet sind.

Das leichteste ist die 8 Zentimeter Bootskanone. Dazwischen liegen die Kaliber von 26, 24, 21, 17, 15 und 12 Zentimeter, welche Ringgeschütze heißen. Das 28 Zentimeter Geschütz ist nur Küstengeschütz.

Zu der Verstärkung der früher nur aus einem Stück Gußstahl gefertigten Geschütze durch Stahlringe gab ein in Tegel 1868 veranstaltetes Vergleichschießen der Kruppschen Hinterlader mit englischen Armstrong-Vorderladern Veranlassung. Es zeigte sich dabei, daß erstere den letzteren ganz bedeutend nachstanden und ein 21 Zentimeter Geschütz älterer Konstruktion auf 400 Meter nicht einmal eine 13 Zentimeter Platte zu durchschlagen vermochte.

Die Durchschlagskraft eines Geschosses ist ein Produkt seiner Geschwindigkeit mit seinem Gewicht. Da letzteres konstant bleiben mußte, konnte eine größere Durchschlagskraft nur durch Vergrößerung der Pulverladung erreicht werden, die aber wieder eine Verstärkung des Rohrs durch aufgeschweißte Stahlringe nach sich zog. Gleichzeitig mußte damit aber auch ein anderes Pulver eingeführt werden, um trotzdem nicht das Rohr zu sprengen. Das frühere grobkörnige Geschützpulver verbrannte zu schnell, seine Gasentwickelung fand in zu augenblicklicher Weise statt und wirkte demgemäß zu gewaltsam auf das Rohr. Um diesem Übelstande zu begegnen, wählte man das sogenannte prismatische Pulver, das nicht aus Körnern besteht, sondern in 8—10 Zentimeter lange und etwa 2 Zentimeter im Durchmesser haltende prismatische Stücke geknetet ist und so langsam verbrennt, daß es seine ganze Kraft erst entwickelt, wenn das Geschoß die Mündung des Rohres verläßt. Dadurch wird das Rohr nicht außergewöhnlich angestrengt, und mit diesen Hilfsmitteln gelang es Krupp noch im Herbst des Jahres 1868, mit seinem verbesserten 21 Zentimeter Geschütz die gleichkalibrige Armstrongkanone zu besiegen und auf eine Entfernung von 400 Meter eine 21 Zentimeter Panzerplatte glatt zu durchschlagen, was das englische Geschütz nicht vermocht hat.

Diesen Erfahrungen gemäß sind von Krupp in Essen, der alle unsere Marinegeschütze liefert, auch die größeren Kaliber konstruiert, nur das 30,5 Zentimeter Geschütz hat zur Verstärkung außer den Ringen und unter denselben noch einen Stahlmantel über den ganzen Körper erhalten, wovon sein Name „Mantel-Ringgeschütz“.

Den Vorteil der größeren Trefffähigkeit hat unser Geschützsystem außerdem vor jedem andern voraus.

Um den Lesern einen ungefähren Begriff von den Abmessungen unserer modernen Panzerschiffgeschütze zu geben, die bis auf das das oben erwähnte 100 000 Kilogrammgeschütz der Engländer und Italiener bei den übrigen Nationen ungefähr gleich sind, lasse ich dieselben für die beiden schwereren Kaliber hier folgen:

1. 30,5 Zentimeter Mantel-Ringkanone.
   Länge 6700 Millimeter.
   Größter Durchmesser 1400 Millimeter.
   Rohrgewicht 35 900 Kilogramm.
   Gewicht der Lafette 23 200 Kilogramm.
   Länge des Geschosses 840 Millimeter (2,8 Kaliber).
   Gewicht des Geschosses 325 Kilogramm.
   Gewicht der Pulverladung 72 Kilogramm.

} Panzer-Kanonenboote Viper, Wespe ꝛc.

2. 26 Zentimeter Ringkanone.
Länge 5720 Millimeter.
Größter Durchmesser 1220 Millimeter.
Rohrgewicht 22 000 Kilogramm.
Lafettengewicht 15 716 Kilogramm.
Geschoßlänge 650 Millimeter (2,5 Kaliber).
Geschoßgewicht 189 Kilogramm.
Gewicht der Pulverladung 48 Kilogramm.

} Ausfallkorvetten Bayern ꝛc., Panzerfregatten Deutschland-Klasse, Turmschiffe Gr. Kurfürst-Klasse.

Die Herstellungskosten solcher Rohre erreichen infolge des ausgesuchten Materials und der schwierigen Bearbeitung eine bedeutende Höhe und belaufen sich für die schweren Kaliber auf 60—90 000 Mark, wie denn überhaupt die Kosten der großen Kriegsschiffe seit Einführung der Panzerung sich mehr als verdoppelt haben. Früher baute man das größte Schlachtschiff, ein Schraubenlinienschiff von hundertzwanzig Kanonen, für $4^{1}/_{2}$ Millionen Mark, jetzt kommt ein Panzerschiff wie unsere „Bayern“ mit sechs Geschützen nahe an 10 Millionen Mark zu stehen. Die neueren Geschütze werden außerdem noch dadurch um so teurer, daß sie verhältnismäßig bald verbraucht werden. Bei den alten gußeisernen Glattläufen konnten aus einem Rohr, ehe es ausgeschossen war, gegen 2000 Schuß gethan werden, und es war die Gefahr eines vorherigen Springens so gut wie ausgeschlossen. Jetzt jedoch greift die Explosion der starken Ladungen mit ihrer schweren Vorlage das Metall so heftig an, daß selten eines der neueren schweren Kaliber 1000 Schuß überdauert und man von keinem behaupten darf, es werde nicht schon weit früher springen, weil ein kleiner Fehler im Material, den selbst die vorgeschrittenste Technik bei den großen Stärken des Metalles nicht immer zu vermeiden vermag, dazu Anlaß geben kann.

Mit Ausnahme Deutschlands, dessen Stahlguß unerreicht dasteht, und das im Vertrauen auf dessen Güte sich auf das Ringsystem beschränken konnte, haben deshalb die andern Nationen fast sämtlich die Zusammensetzung der Geschütze aus mehreren Cylindern übereinander angenommen, weil deren geringere Stärke eine bessere Garantie für die homogene Güte und Fehlerlosigkeit bietet.

Früher wurden die Geschütze von artilleristischen Behörden konstruiert und fertig gemacht; seitdem jedoch soviel höhere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Kanonen gestellt werden und es darauf ankommt, dem Metalle die größte Widerstandsfähigkeit zu geben, ist die Fabrikation der Geschütze in die Hände der Privatindustrie übergegangen und mit vollem Recht; denn nur Techniker, die mit den Eigenschaften und der Bearbeitung der Metalle vollständig vertraut sind, können das liefern, was jetzt von Geschützen, namentlich von größeren Kalibern, verlangt wird.

Die notwendige Folge der daraus entstehenden Konkurrenz sind immer neue Erfindungen und Verbesserungen, aber eben deshalb dürfen auch die augenblicklich angenommenen Geschützsysteme nicht als dauernd betrachtet werden. Es ist möglich, daß sie in nächster Zeit durch andere bessere verdrängt werden, und auch wir müssen uns darauf gefaßt machen, obwohl wir in Vergleich mit andern Seemächten noch immer gut fortkommen, weil wir noch nicht soviel Schiffskanonen haben. Die

Technik strebt dahin, nicht allein die Geschütze vollkommener, sondern auch billiger zu machen, und namentlich stellen Fabrikanten Versuche an, die Rohre aus Hartguß zu fertigen. Wenngleich damit bis jetzt noch keine zufriedenstellenden Resultate erreicht sind, so ist die Möglichkeit des Gelingens keineswegs ausgeschlossen, und wir können erwarten, daß in nicht zu ferner Zeit wieder ein Wechsel der Geschützkonstruktionen eintritt.

Unter Hartguß versteht man eine besondere Bereitung des Gußeisens, wodurch dieses einen so hohen Grad von Härte erhält, daß es durch die vorzüglichsten Stahlinstrumente nicht mehr bearbeitet werden kann. Diese Eigenschaft wird vorzugsweise durch eine Mischung von gewissen Eisensorten, die das Geheimnis des Erfinders ist, erreicht, dann aber auch durch den Guß in eisernen statt in Sandformen, wodurch eine viel schnellere Abkühlung des Metalls erfolgt. Es existieren verschiedene Legierungen Hartguß, die des englischen Majors Palliser, des Maschinenbauanstalt-Besitzers Grüson in Buckau bei Magdeburg und noch eine dritte eines schlesischen Hüttenbesitzers. Erstere soll aus 90 Prozent schwedischem grauen Eisen und 10 Prozent Schmiedeeisen, eine zweite aus 75 Prozent Pontypool Nr. 6, 20 Prozent Pontypool Nr. 5 und 5 Prozent Schmiedeeisen bestehen, während die Grüsonsche und die dritte Legierung Geheimnis der Erfinder sind.

Die Geschützkonstruktion hat jedoch nicht allein den Artilleristen und Technikern in neuerer Zeit Kopfzerbrechen gemacht, sondern auch die der Geschosse und namentlich der Granaten. Es ist bereits erwähnt, daß Vollgeschosse einem Holzschiffe verhältnismäßig wenig Schaden zufügen und daß die Panzerung hauptsächlich nur mit Rücksicht auf die verheerende Wirkung der Granaten in das Auge gefaßt wurde. Gewöhnliche runde gußeiserne Granaten zerschellen aber schon, wenn sie nicht etwa ein 40 Zentimeter Kaliber haben, wirkungslos an einem 8—10 Zentimeter Panzer und Langgranaten mit ovaler Spitze an 12 Zentimeter. Es war daher die Aufgabe, diese Geschosse aus einem Material zu verfertigen, das sie befähigte, auch 30—50 Zentimeter Panzer zu durchdringen und erst dann zu zerspringen oder wenigstens ihre zerstörenden Wirkungen mitten in der Schiffswand zu äußern und in sie eine Bresche zu legen.

Man wählte Stahl, aber Gußstahl erwies sich zu spröde und Schmiedestahl war zu weich; er veränderte die Form, beides war außerdem sehr teuer; eine Stahlgranate für ein 21 Zentimeter Geschütz kam auf 250—300 Mark zu stehen.*) Eine so kostspielige Kriegführung forderte natürlich allen technischen Scharfsinn für Erfindung eines billigeren Geschoßmaterials heraus.

In England ist dies Problem, wie bemerkt, durch Palliser, in Deutschland durch Grüson in Buckau bei Magdeburg gelöst worden. Beide produzieren ein Gußeisen, das eine Glashärte besitzt und in Form von Granaten mit solider Spitze jede bisher angewendete Panzerung durchdringt, ohne seine Gestalt zu verändern.

Andern Nationen ist es bis jetzt nicht gelungen, ein ähnliches Metall herzustellen. Die Franzosen begnügten sich früher mit Stahl, beziehen jetzt aber auch

*) In der neuesten Zeit ist Krupp dennoch wieder zum Gebrauch von Granaten aus Schmiedestahl übergegangen, der eine besondere technische Behandlung erhält und dem Hartguß bedeutend überlegen sein soll, wie sich bei den Schießversuchen in Meppen (August 1879) gezeigt hat.

Grüsonsche Fabrikate; Rußland nimmt schon längere Zeit Hartgußgeschosse aus Deutschland.

Das Grüsonsche Metall scheint noch härter zu sein als das von Palliser und ist in der deutschen Marine für die Panzergranaten adoptiert.

Nach den angestellten Versuchen bedingt auch die Gestaltung der Geschosse in gewissem Grade ihre Durchschlagskraft. Ihre günstigste Form ist ein Cylinder mit gewölbter (ogivaler) Spitze. Als vorteilhafteste Länge sind 2—3 Kaliber gefunden und die Wölbung der Spitze ist mit einem Radius von $1^1/_2$ Kaliber Länge beschrieben.

Die Zündungen der Granaten sind bei den verschiedenen Nationen verschieden und auf das Prinzip der Konkussion oder Perkussion gegründet, d. h. sie entzünden sich durch den Anschlag oder durch die Zusammenpressung, welche sie bei heftiger Berührung des Geschosses mit einem harten Gegenstande, wie sie ein Schuß erzeugt, erleiden.

Die deutschen Schiffsgranaten haben teilweise, d. h. soweit sie gegen hölzerne Schiffe als Langgranaten verwendet werden, dieselbe Nadelzündung wie die unserer Landarmee. Von dem für die Sprengladung bestimmten hohlen Raum im Innern des Geschosses führt nach dessen Spitze der cylindrische Zündkanal, welcher durch eine kurze eingeklemmte Hülse mit einem aus entzündlichem leichtem Zeuge gefertigten Boden gegen die Sprengladung abgeschlossen ist. In dieser Hülse liegt ein kurzer, schwerer, in seiner Achse durchbohrter Bolzen, mit über der Bohrung angebrachter Nadel. Er wird durch einen quer in die Geschoßspitze eingesteckten Vorsteckbolzen von der in die Mündung des Zündkanals mittels Schraube eingebrachten Zündpille ferngehalten.

Die dem Geschosse durch seine Rotation mitgeteilte Zentrifugalkraft schleudert den Vorstecker heraus, wenn ersteres das Rohr verlassen hat. Sobald dann die Bewegung desselben durch ein Hindernis verzögert oder gar gehemmt wird, fliegt der in seiner Geschwindigkeit beharrende Bolzen mit der Nadel nach vorn und trifft die Zündpille, welche explodiert und durch ihr die Zeugplatte durchschlagendes Feuer die Sprengladung entzündet.

Die gegen Panzer bestimmten Panzergranaten mit solidem Hartguß- oder Gußstahlkopf haben dagegen gar keine Zünder. Bei dem Durchschlagen von über 15 Zentimeter Eisen entzündet sich das Pulver von selbst. Dies geschieht in folgender Weise. Die lose Sprengladung wird durch den heftigen Stoß, den die Granate durch den Schuß erhält, im hintern Teil des hohlen Raumes zu einer festen Masse zusammengeballt. Sobald die Granate dann durch den Panzer in ihrer Geschwindigkeit plötzlich gehemmt wird, fliegt der Pulverkuchen mit der ganzen Schnelligkeit, welche das Geschoß vor dem Anschlagen hatte, gegen den vordern Teil des Sprengladungsraumes und entzündet sich durch diesen Stoß. Früher nahm man an, das Geschoß werde beim Durchbohren des Panzers selbst so heiß, um das Pulver in seinem Innern zu entzünden, jedoch hat man gefunden, daß es unmittelbar nach dem Durchschlagen kaum lauwarm ist, merkwürdigerweise eine Zeitlang nachher aber eine höhere Temperatur annimmt, so daß man sich daran verbrennt.

Neben den Geschützrohren und Geschossen hat auch die Konstruktion der Lafetten der Technik große Schwierigkeiten bereitet, die teilweise noch nicht vollständig überwunden sind.

Zur Zeit der glatten Geschütze älteren Modelles, die mit einem Rohrgewicht von 2500—3000 Kilogramm abschlossen, war die gewöhnliche Breitseitlafette aus Eichen- oder Ulmenbohlen und mit vier Blockrädern für alle Zwecke ausreichend. Sie vereinte die notwendige Stärke mit Stabilität, Beweglichkeit und Einfachheit der Konstruktion. Sie hatte ihre Mängel, die man von Zeit zu Zeit zu verbessern bemüht war, aber man mußte dann stets eine der obigen wesentlichen Eigenschaften opfern, und kehrte deshalb immer wieder zu der alten Form zurück, die seit Jahrhunderten nur geringe Modifikationen erlitten hatte.

In den Batterien existierten diese vierrädrigen Holzlafetten bis vor einem Jahrzehnt noch. Mit dem Ersatze der früheren glatten Geschütze durch gezogene wurden jedoch auch gleichzeitig eiserne Lafetten neuester Konstruktion eingeführt.

Den früher gebräuchlichen Ladungen waren die Holzlafetten gewachsen, und ihr Rücklauf wurde durch ein starkes Tau, das Brooktau, gehemmt, das durch einen am hintern Teile des Geschützes angegossenen Brookring gezogen, und mit seinen beiden Enden in den Brookbolzen zu jeder Seite der Kanonenpforte befestigt war. Die Länge der Brooktaue war so bemessen, daß die beim Feuern außerhalb der Pforte befindliche Geschützmündung nach dem Rücklauf etwa 0,3 Meter innerhalb der Pforte stand, um das Wiederladen zu gestatten. Zu Bord wurde die Lafette mit Flaschenzügen, den Seitentaljen, geholt, die Seitenrichtung gab man ihr mit Hilfe von Handspeichen (Hebebäumen), die man hinten unter ihre Wände stemmte, unterstützt von einer der Seitentaljen. Die Höhenrichtung regulierte man durch Keile, die unter das von den Handspeichen zuvor gehobene Bodenstück des Geschützes geschoben wurden.

Dieser Mechanismus reichte aus, um mit vierzehn bis sechzehn Mann Bedienung die schwersten Geschütze älteren Modelles unter allen Umständen schnell und ohne zu große Anstrengung zu bedienen.

Die 24 und 26 Zentimeter Bombengeschütze, deren Pulverladung bis zu $7^1/_2$ Kilogramm wuchs, machten schon mehr Schwierigkeiten, sowohl hinsichtlich ihres Rücklaufs als ihrer Beweglichkeit, und man mußte zu ihrer Beseitigung die erwähnten Pivot-Rahmenlafetten erfinden. Als aber die Ladungen immer größer wurden, wuchs auch der Rücklauf so bedeutend, daß die weiter oben beschriebenen Kompreßvorrichtungen nicht mehr genügten. Eine Vermehrung der Reibung wurde notwendig, um dem Rückstoß der explodierten Pulverladung entgegenzuwirken, aber gerade diese größere Friktion ließ sich schwer hervorbringen.

Rahmen und Lafetten werden bei allen unsern Kalibern jetzt von Eisen gefertigt, weil es viel haltbarer und demgemäß auch billiger als Holz ist, und ebenso hat man zur Erzeugung größerer Reibung ein System von Eisenplatten benutzt.

Zwischen den Laufschwellen des Rahmens, auf welchen die Lafette sich bewegt, sind vorn und hinten je ein eiserner Querbolzen angebracht, welche beide sechs in

Hochkante liegende und verschiebbare eiserne Schienen von etwa 2,5 Zentimeter Stärke und 12—15 Zentimeter Höhe tragen. Die untere Kante der Lafette trägt eine um eins größere Zahl ähnlicher aber kürzerer Schienen, welche zwischen die Schienen des Rahmen greifen. Eine Schraubenvorrichtung preßt alle mehr oder minder zusammen, und es entstehen dadurch zwölf Reibungsflächen, mit deren Hilfe es gelungen ist, die schweren Geschütze einigermaßen festzuhalten und den Rücklauf zu hemmen. Obwohl diese Kompressen, welche nach ihrem Erfinder Armstrong genannt werden, noch manche Mängel aufweisen und man noch immer damit experimentiert, hat man sie in Ermangelung besserer sowohl in den übrigen Ländern wie bei uns eingeführt und durch verschiedene sinnreiche Einrichtungen, wie z. B. hydraulische Puffer, gegen welche die zurückfliegende Lafette läuft, zu vervollkommnen gesucht.

Bei der Landartillerie kennt man diese Schwierigkeiten nicht. Die schweren Festungsgeschütze ruhen auf Rahmen, aber man stellt deren hinteres Ende beliebig hoch und läßt die zurücklaufenden Geschütze bergan gehen, wodurch sie sich bald von selbst hemmen. An Bord läßt sich diese Methode jedoch wegen der Bewegungen des Schiffes nicht ausführen. Träfe z. B. das Zubordlaufen eines ungehemmten Geschützes von 50 000 Kilogramm Gewicht mit einer abwärts gehenden Bewegung des Schiffes zusammen, so würde das Moment dieser schweren Masse alles zerschmettern, was ihr im Wege stände. Man muß daher sichere Mittel haben, um die bewegliche Lafette mit dem feststehenden Rahmen auf das zuverlässigste zu verbinden, ohne dadurch aber der Beweglichkeit der ersteren irgendwie hindernd entgegenzutreten. Bis jetzt ist dies, wie bemerkt, der Marine noch nicht vollkommen gelungen.

Um das nach dem Schusse zurückgelaufene Geschütz schweren Kalibers auf dem Rahmen wieder vorzubringen, genügen die Seitentaljen nicht mehr, und man hat zu einem Rädertriebwerk mit Kurbeln greifen müssen, das eine Kette ohne Ende mit rechteckigen Gliedern treibt. Diese Glieder greifen in die Zähne einer vorn und hinten zwischen den Schlittenwänden angebrachten Welle, so daß mit der Bewegung zugleich stets eine Hemmung verbunden ist. Soll das Geschütz vor- oder rückwärts gebracht werden, so preßt man den obern Teil der Kette durch eine Hebelvorrichtung gegen die untere Fläche der Lafette, wo die Glieder ebenfalls in Zähne greifen und dadurch eine Verbindung zwischen Triebwerk und Lafette herstellen. Bei den ganz schweren Geschützen hat man für diese Bewegung auch noch hydraulisches Pumpwerk angebracht.

Soll das Geschütz dagegen abgefeuert werden, so löst man diese Verbindung, die Kette fällt auf den Boden des Rahmens und der Rücklauf wird nur durch die Kompreßvorrichtung allmählich gehemmt.

Die Höhenrichtung geben wir unsern kleineren Geschützen mit der Richtspindel. Vom 21 Zentimeter Geschütz aufwärts reicht diese jedoch nicht mehr, und nach englischem Vorbilde sind zu diesem Zwecke bei uns gezahnte Kreisbogen an das Bodenstück geschraubt, in welche ein Triebwerk mit Kurbel greift. Bei den Franzosen ruht das Bodenstück in einer Kette, die ebenfalls durch Triebwerk bewegt wird.

So häufen sich bei Vergrößerung der Geschütze die Schwierigkeiten nach allen Richtungen, und die Technik ist noch nicht im stande gewesen, den in dieser Beziehung an sie gestellten Anforderungen vollständig zu genügen. Immerhin hat sie aber schon Staunenswertes geleistet, und man muß es gesehen haben, um zu glauben, daß sechzehn Mann, welche früher zur Bedienung eines 2500—3000 Kilogramm schweren Geschützes gehörten, jetzt ein 26 Zentimeter Geschütz von dem fast zehnfachen Gewichte mit Hilfe mechanischer Vorrichtungen mit derselben Leichtigkeit bedienen, wie jenes, und aus diesen Kolossen bei nicht zu heftig bewegter See in zehn Minuten fünf bis sechs Schüsse feuern, obwohl auch der Transport der Munition ein ganz anderer geworden ist. Eine Kartusche von 40—50 Kilogramm läßt sich zwar immer noch verhältnismäßig leicht und schnell von den Pulverkammern nach den Geschützen schaffen, aber ein Geschoß von 189 Kilogramm läßt sich nicht so ohne weiteres unter den Arm nehmen, wie früher eins von 20 Kilogramm.

Da in neuester Zeit nur noch Granaten an Bord gegeben werden, deren unzeitige Explosion die schrecklichsten Folgen nach sich ziehen würde, so müssen für deren Unterbringung besonders sichere Räume, die Bombenkammern, hergerichtet werden. Diese befinden sich deshalb ebenso wie die Pulverkammern im untersten Schiffsraume und so tief unter der Wasserlinie, daß sie im Gefecht gegen die Gefahr einschlagender Geschosse möglichst gesichert sind.

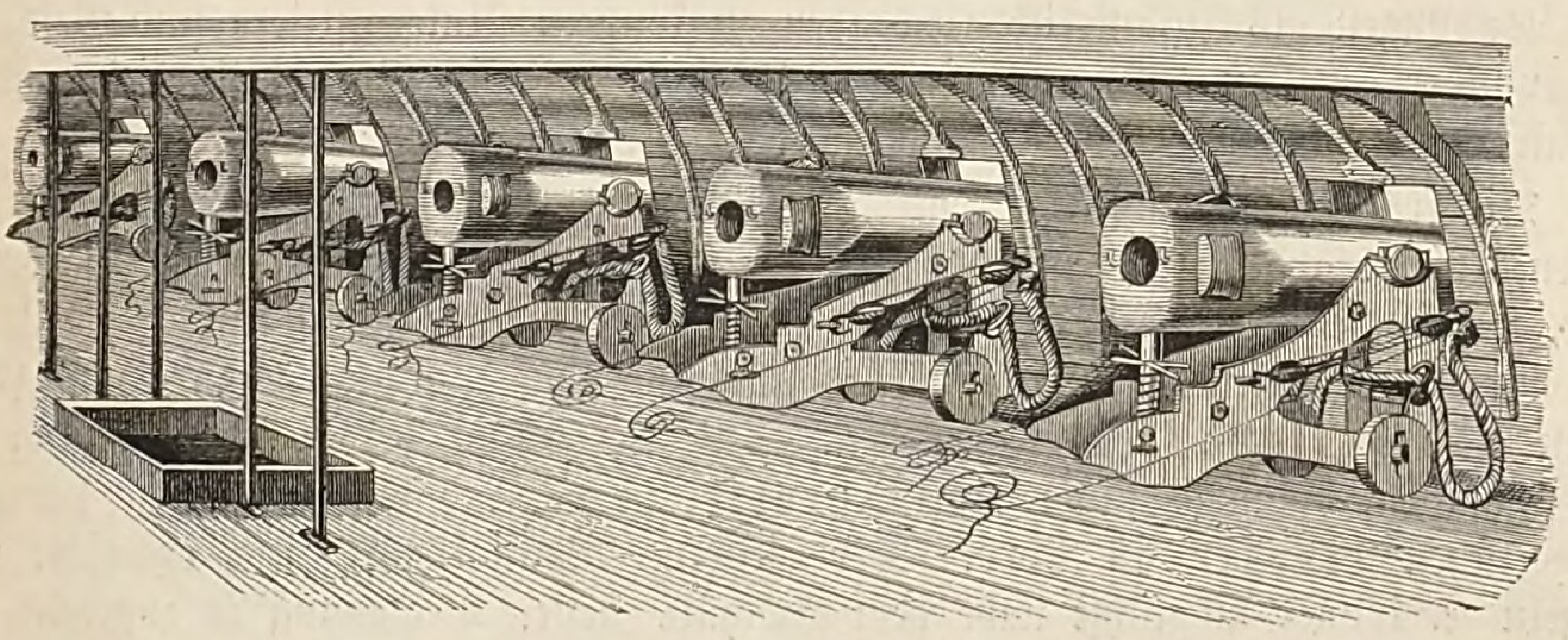
In größeren Schiffen hatte man gewöhnlich zwei Bombenkammern. Da jedoch an Stelle der früheren Vollgeschosse jetzt nur Granaten treten, so beginnt man deren mehrere (drei bis vier) zu bauen. Trotzdem bleibt der Weg von den Kammern bis zu den Geschützen in der Batterie immer ein weiter, und da sich die schweren Geschosse nicht gut tragen lassen, so werden sie durch besondere Öffnungen zwischen den Geschützen in die Batterie mit Flaschenzügen geheißt, im Zwischendeck unter die Öffnungen aber auf kleinen Wagen mit Blockrädern geschafft.

Für einen bequemen Transport der Geschosse in den Batterien oder Kasematten der Panzerschiffe hat man eine sehr sinnreiche, Zeit und namentlich Menschen sparende Einrichtung getroffen. Unter dem Deck der Batterie ist hinter den Geschützen entlang eine Eisenbahn angebracht, an der Rollen mit Haken laufen. Die Geschosse werden vorn und hinten in der Batterie durch bestimmte Öffnungen in eisernen Mulden, den Geschoßtragen, aus dem Zwischendeck aufgeheißt, mit den Tragen an die Rollen der Eisenbahn gehängt und ohne Mühe durch einen Mann bis unmittelbar hinter das Geschütz geschoben, welches derselben gerade bedarf, während die leeren Mulden wieder zurückgetragen werden.

Das Pulver ist in den Pulverkammern verstaut, von denen sich in jedem größeren Schiffe zwei, eine vor, die andere hinter der Maschine befinden. Sie sind baulich soviel wie möglich gegen jede Feuersgefahr gesichert, mit Zink ausgeschlagen und haben eine Vorrichtung, um im Notfalle unter Wasser gesetzt werden zu können. Sie werden durch dicke Glasscheiben mittels Leuchtern mit starken Reflektoren von außen erleuchtet, wenn darin zu thun ist, dürfen aber nur mit Erlaubnis des Kommandanten geöffnet werden. Die Schlüssel befinden sich in der Verwahrung des ersten Offiziers, und nur die Feuerwerker mit bestimmten Leuten haben zu ihnen Zutritt.

Da ein in Dienst gestelltes Schiff jeden Augenblick schlagfertig sein soll, weil es auf seinen Fahrten in die Lage kommen kann, die seinem Lande gemachte Kriegserklärung erst durch einen Angriff seitens eines feindlichen Schiffes zu erfahren, auch Pulverarbeiten an Bord als gefährlich vermieden werden müssen, so bekommt es fast nur fertig gemachte Kartuschen mit, deren Zahl sich ebenso wie die der Geschosse auf ungefähr 100 Stück für das Geschütz beläuft. Die kleineren sind in Kasten, früher aus Zink oder einer Komposition von Kupfer und Zinn, jetzt meist nur aus Kupfer gefertigt und mit wasserdicht schließendem Deckel versehen, verpackt, um sie vor Feuchtigkeit zu bewahren; die für die großen Kaliber befinden sich jede einzeln in einer angepaßten Zinkbüchse.

Bei den glatten Rohren hatte man zweierlei Ladung, eine große und eine kleine, um für große und kleine Entfernungen verwandt zu werden, ebenso alle möglichen Geschosse, Vollkugeln, Granaten, Shrapnels, mit Blei gefüllte Bomben und Kartätschen, von denen verschiedene Geschoßarten wieder besondere Pulverladungen erforderten, d. h. man suchte früher für alle möglichen Fälle zu sorgen. Dies Prinzip ist jedoch ein unrichtiges und bringt nur Verwirrung an Bord. Bei der großen Schnelligkeit, mit der kämpfende Dampfschiffe sich entgegen und aneinander vorbeilaufen, wechseln die Entfernungen so schnell, daß der Nutzen einer solchen Unterscheidung von Ladungen in der Praxis illusorisch wird.



Teil der Batterie der hölzernen Schraubenkorvette „Elisabeth“.

In der Neuzeit ist man deshalb von diesem Prinzip auch abgegangen und hat die Sache nach dieser Richtung sehr vereinfacht. Bei der deutschen Marine führt man auf demselben Schiffe höchstens nur zwei verschiedene Kaliber, und dann auch nur auf verschiedenen Verdecken. Ebenso hat man nur noch zweierlei Geschosse, Hartgußgranaten gegen gepanzerte Schiffe und Panzerbefestigungen, sowie Langgranaten gegen Holzschiffe und Erd- oder Mauerwerke, jedes Geschoß mit seiner besonderen Pulverladung, die bei Hartgußgranaten größer sein muß als bei Langgranaten.

Die Holzschiffe sind zwar grundsätzlich nicht bestimmt, um gegen Panzer zu kämpfen; da sie aber immerhin in die Lage kommen können, so gibt man den neueren von ihnen so schweres Geschütz, als sie zu tragen vermögen.

Zu den Batterie- und Oberdecksgeschützen treten dann noch die kleineren Boots- und Landungsgeschütze. Sie sind bereits erwähnt und ihre nähere Beschreibung soll hier nicht weiter Platz greifen. Das Wesentliche stimmt mit den Geschützen der Landarmee überein, und ihre Bedeutung und Einwirkung auf das Marinewesen und die Konstruktion der Schiffe ist verschwindend gegen die Geschützriesen, welche mit tobender Gewalt Epoche machen und deren ausführlichere Besprechung deshalb dem Leser erwünscht gewesen sein dürfte.

Wie gar sonderbar schreibt es sich aber nach den vorangegangenen Darstellungen und wird es sich lesen von Gewehren und den übrigen Handwaffen! Gleichwohl kann die Schiffsmannschaft sie nicht entbehren, und sie wollen an Bord mit Liebe und Sorgfalt behandelt werden, weil sie der einzelnen Person zu ihrem Rechte verhelfen, sie streitbar machen und bei Enterungen und Landungen zur Verwendung kommen.

Es bestehen die Handwaffen an Bord aus Gewehren (Jägerbüchse Modell 1871) und Revolvern, und sind die verschiedenen Kategorien der Mannschaft mit denselben bewaffnet. Das Maschinenpersonal, die beim Pulvertransport stationierten Leute und die Krankenträger führen jedoch keine Waffen.

Jeder Matrose wird vorher, ehe er an Bord eingeschifft wird, mit dem Gewehr infanteristisch ausgebildet und nimmt dasselbe mit an Bord, um es bei Enterungen und Landungen als Infanterist verwenden zu können. Unteroffiziere und Geschützführer aber erhalten außerdem einen Revolver. Die an Bord befindlichen Seesoldaten sind ganz wie unsere Landinfanterie bewaffnet.

Die früher gebräuchlichen Enterbeile, Entersäbel und Enterpiken sind in den letzten Jahren abgeschafft. Die Handwaffen werden fast sämtlich in den Batterien oder, wo solche nicht existieren, wenigstens unter Deck angebracht und so, daß sie den mit ihnen versehenen Mannschaften möglichst nahe und bequem zur Hand sind, wenn diese bei ihren Geschützen stehen. Die Verteilung der Schiffsbesatzung an den Kanonen, die sogenannte Geschützrolle, ist nämlich die Grundlage für alle kriegerischen Manöver an Bord. Der einzelne Mann schläft, ißt, exerziert mit Segeln &c. immer möglichst nahe dem Geschütz, dessen Bedienung er zugeteilt ist, und deshalb befinden sich auch seine Handwaffen in der Nähe desselben.

Sonstige Ausrüstung.

Ist nun ein Schiff auch noch so gut zum Kampfe ausgerüstet, so kommt bei den Leistungen desselben, wie bei allen, welche durch menschliche Kraft geschehen, auch das Wohlbefinden der Mannschaft in Anschlag, und wie beim Landheer die Wichtigkeit der Verpflegung in neuerer Zeit ganz besonders in das Auge gefaßt ist und man die geeigneten Vorrichtungen für Herbeischaffung und Transport der Lebensbedürfnisse getroffen hat, so ist dies auch bei der Marine der Fall.

Dazu tritt dann noch die Fürsorge für den Ersatz von Gegenständen, welche bei Seefahrten und im Gefecht leicht leiden, verbraucht werden und verloren gehen und deshalb mitgenommen werden müssen.

Es kommt das Trinkwasser in Betracht, das bei Seereisen eine sehr wichtige Rolle spielt, der Proviant, das Ersatzinventar und das zum Gebrauch noch nicht vollständig zugerichtete Material.

Der Speicher für alle diese Gegenstände ist der unterste Schiffsraum, weil Zwischendeck resp. Batterie oder Kasematte als Wohnung für die Mannschaft und Offiziere oder Gefechtsfeld für die Geschütze möglichst frei bleiben muß. Nur in den großen Panzerschiffen ist ein Teil der Vorratsräume im Zwischendeck angebracht, da die enormen Maschinen mit ihrem Feuerungsmaterial zu viel Platz im untersten Schiffsraum fortnehmen. Auch wohnen Mannschaft und Offiziere darum in der Batterie und Kasematte, um stets frische Luft zu haben und gesund zu bleiben, weil bei stillliegendem Schiffe oder Windstille die Ventilationsapparate nicht immer wirksam genug sind, und sich dann in den unteren Räumen gepanzerter Schiffe leicht schlechte Luft entwickelt.

Das Wasser wird in eisernen kubischen Kasten von etwa 800—1000 Liter Gehalt aufbewahrt, und es hält sich darin monatelang vortrefflich. Zur Zeit der Segelschiffe nahm man einen auf vier bis sechs Monate reichenden Wasservorrat auf transatlantische Reisen mit, weil die Schiffe durch Windstille und widrige Winde lange aufgehalten werden konnten. Mit der Einführung des Dampfes wurde man von diesem unfreiwilligen Aufenthalt unabhängig, kürzte die Reisen, konnte ihre Dauer ziemlich auf den Tag bestimmen (jetzt fast auf die Stunde) und demgemäß den Wasservorrat beschränken.

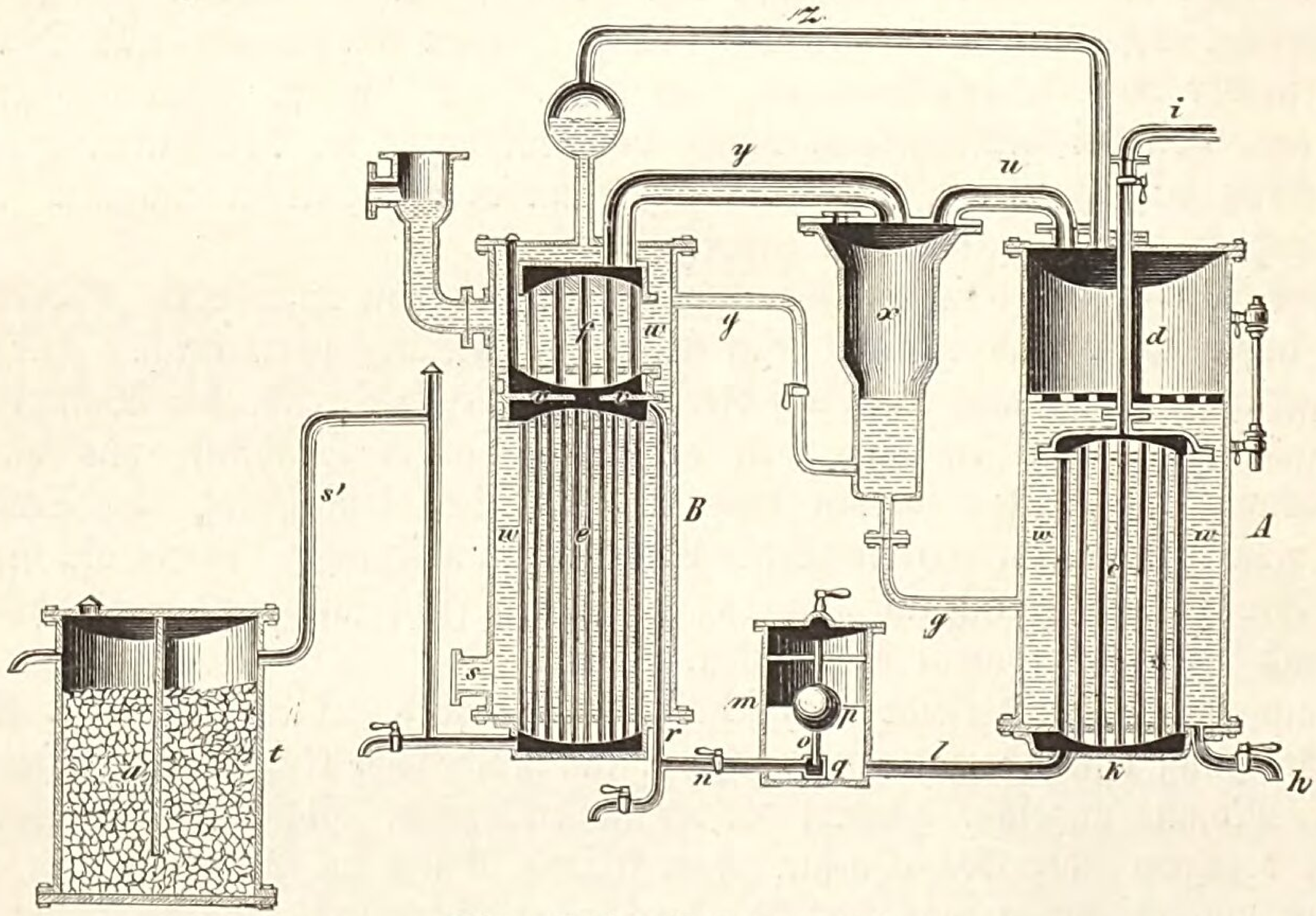
Immerhin nahm derselbe noch sehr viel Platz fort. Die fünfhundert Köpfe starke Besatzung einer Fregatte gebrauchte täglich mindestens 1500—2000 Liter und für drei Monate ungefähr hundert der erwähnten Kasten. Maschinen und Kohlenbehälter beengten aber den ohnehin schon kleinen Raum im Schiffe so sehr, daß es höchst wünschenswert war, das Trinkwasser an Bord selbst zu fabrizieren, um den größeren Teil der Wasservorräte entbehren zu können.

Es handelte sich deshalb darum, das Seewasser auf dem Schiffe in Trinkwasser zu verwandeln, und die Wichtigkeit dieses Problems veranlaßte schon vor mehr als dreißig Jahren die englische Regierung, auf dessen Lösung eine Prämie von 20 000 Pfd. Sterl. zu setzen.

Man hatte zwar schon längst aus Seewasser durch Verdichtung seines Dampfes süßes Wasser gewonnen, aber diesem fehlten die nötigen Luftbestandteile und es war untrinkbar. In gewissem Grade ließ sich dem Wasser wohl Luft zuführen, indem man es in flache Gefäße goß, der freien Luft auf dem Decke aussetzte und oft umrührte. Aber dieser Prozeß dauerte erstens mehrere Tage, ließ sich wegen der Verhältnisse an Bord nur in sehr kleinem Maßstabe ausführen und sodann schmeckte das so behandelte Wasser doch immer noch fade und unangenehm.

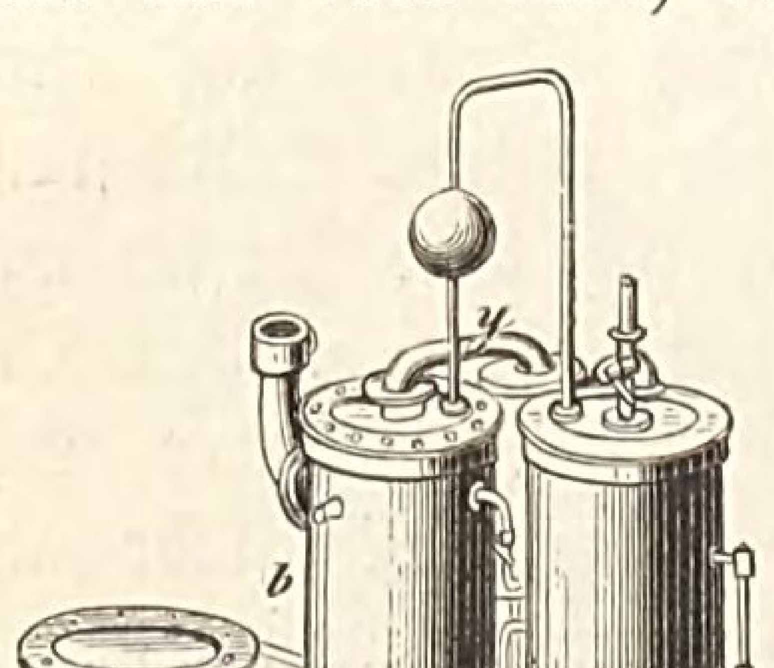
Vor etwa dreißig Jahren gewann jedoch Dr. Normandy in London den ausgesetzten Preis durch Erfindung eines Destillierapparates, der in wenigen Stunden Seewasser in gesundes und wohlschmeckendes Trinkwasser verwandelte und der, seither sehr verbessert, an Bord fast aller größeren Kriegsschiffe eingeführt wurde.

Da es für den Leser von Interesse sein dürfte, diesen sinnreichen Apparat näher kennen zu lernen, der nicht allein für die Schiffahrt, sondern auch für solche Landstrecken von Wichtigkeit ist, die, wie viele Ortschaften an der untern Weser, wie Chile und Peru, am Meere liegen und kein gutes Trinkwasser haben, sondern sich nur mit aufgefangenem Regenwasser behelfen müssen, so gebe ich nachfolgend eine nähere durch Zeichnung erläuterte Beschreibung desselben.



Süßwasserbereitungsapparat.

Der Apparat besteht aus zwei Hauptteilen, dem Evaporator (Verdampfer) A und dem Kondensator (Verdichter) B, beides gußeiserne geschlossene Cylinder, die unten und oben durch verschiedene Röhren miteinander in Verbindung stehen.



Äußere Ansicht.

In dem Evaporator A befindet sich eine Gruppe Röhren c, die vom Boden bis etwa zu $^2/_3$ der Höhe des Cylinders gehen, vom Seewasser w umspült, aber unten und oben durch wasserdichte Metallklappen von diesem abgeschlossen sind. Der Teil d des Cylinders ist Dampfraum.

Im Kondensator B stehen zwei solche von Seewasser umgebene, aber wie c von ihm abgeschlossene Röhrengruppen e und f übereinander; durch ein Speiserohr s wird das durch die Schiffswand hineingeleitete Seewasser unten in den Kondensator geführt, füllt denselben, geht durch das Rohr g g in den Evaporator und füllt auch diesen bis zum Dampfraume d.

Ein aus dem Kessel der Schiffsmaschine kommendes, durch den Deckel des Evaporators gehendes Rohr i führt Dampf in das Röhrensystem c. Sobald sich dieser in letzterem verteilt, wird er durch das umgebende Seewasser w verdichtet, fließt als destilliertes Wasser niederwärts, sammelt sich in der unteren Kappe k der Röhrengruppe c und strömt durch das Rohr l in die sogenannte Dampffalle m ab.

Die Dampffalle ist ein kleiner Cylinder, der als Mittelglied zwischen den beiden großen Cylindern durch das Rohr n mit dem Kondensator in Verbindung steht. In der Dampffalle ist eine aufrechtstehende Spindel o angebracht, um die sich die hohle Metallkugel p auf und nieder bewegen kann, welche genau in die halbkugelförmige Öffnung des Rohres n paßt. So lange dann aus dem Evaporator Wasser in die Dampffalle abströmt, hebt dies die Kugel von ihrem Sitze und kann durch n nach dem Kondensator überfließen. Fehlt dagegen das Wasser, so schließt die Kugel das Rohr und hindert das Entweichen von Dampf aus A nach B.

Das Wasser aus der Dampffalle steigt durch r aufwärts, ergießt sich in die untere Röhrengruppe e des Kondensators, welche von dem eben eingeströmten und deshalb kältesten Seewasser umgeben ist und zur Abkühlung des destillierten Wassers dient und fließt, nachdem es die Röhren passiert, durch das Rohr s' in einen Kohlenfilter t, um aus diesem vollständig gereinigt als Trinkwasser zu erscheinen.

Die Beimischung der notwendigen Luft geht durch einen anderen Prozeß vor sich.

Der in die Röhrengruppe c geleitete und aus dem Schiffsmaschinenkessel kommende heiße Dampf verdichtet sich zwar durch das umgebende Seewasser, erhitzt dieses aber gleichzeitig bedeutend, so daß es ebenfalls Dampf entwickelt und nicht selten wallend aufkocht. Dieser Dampf muß, um nicht das Gefäß zu sprengen, Abfluß haben und wird deshalb durch ein weites Rohr u nach der obersten Röhrengruppe im Kondensator geleitet, um in ihr verdichtet zu werden und sich, niederwärts fließend in der flachen Trommel v, welche dem untern und obern Röhrensystem als Kappe dient, mit dem aus der Dampffalle aufsteigenden destillierten Wasser zu mischen.

Die Verbindung von A und B durch das Rohr u ist jedoch nicht direkt, sondern wird durch einen cylinderähnlichen und ebenfalls geschlossenen Überkochtopf x unterbrochen, auf dessen Boden sich das etwa überkochende Wasser des Evaporators sammelt, um durch das Rohr g wieder in letzteres zurückzufließen, während der Dampf im Topfe über dem Wasser bleibt und ohne Salzwassermischung durch eine Fortsetzung des weiten Rohres y in die Röhren f des Kondensators übergeht. Das diese Röhren umspülende Seewasser wird aber ebenfalls erhitzt und entbindet dadurch die in ihm enthaltene Luft. Diese Luft steigt dann in das Rohr z und fließt durch dasselbe in den Dampfraum des Evaporators, mischt sich dort mit dem Dampfe, der sich später im Kondensator verdichtet, und diese Mischung gibt der gesamten durch den Apparat produzierten Masse destillierten Wassers den richtigen Beisatz von Luft, um es trinkbar zu machen.

Um dem Wasser endlich jeden etwa durch den Destillationsprozeß erzeugten Beigeschmack zu nehmen, passiert es den erwähnten Filter t. Dies ist ein zu etwa $^3/_4$ seiner Höhe mit Holzkohlen gefüllter eiserner Cylinder, der durch eine wasserdichte Scheidewand a, die vom Deckel bis etwa 15—20 Zentimeter vom Boden reicht, in zwei Hälften geteilt wird. Das auf der einen Seite einkommende Wasser ist deshalb gezwungen, erst durch die eine Hälfte der Kohlen nach unten zu fließen, unter der Scheidewand durchzugehen und auf der andern Seite durch die zweite Kohlenhälfte wieder emporzusteigen, ehe es vollständig gereinigt, kühl und wohlschmeckend in den Trinkwasserbehälter übergeht.

Für den Fall, daß die Schiffsmaschine nicht im Gange ist, kann der Apparat durch einen besondern Kessel mit Dampf versehen werden und destillieren. In der Größe, wie ihn unsere Korvetten besitzen, produziert er bei stillstehender Maschine täglich 1200—1500 Liter Trinkwasser, also fast den Bedarf der gesamten Mannschaft. Der mitzunehmende Wasservorrat wird deshalb auf Schiffen mit Normandyschen Destillierapparaten auf vier Wochen beschränkt und dadurch ein großer Raum gewonnen.

Von dem Proviant erfordern Hartbrot (Schiffszwieback) und Fleisch den größten Platz. Man nimmt davon soviel wie möglich mit, da beides, namentlich in südlichen Klimaten, nur schwierig und schlecht zu bekommen ist. Das Brot erfordert eine trockene Aufbewahrung, und die dafür bestimmten Räume sind deshalb meistens mit Zink ausgeschlagen. Um es gegen Würmer zu schützen, wird es bei der Verpackung stark mit Rum eingesprengt; dann hält es sich, besonders in Fässern, jahrelang wohlschmeckend und frisch. Um den Mannschaften die der Gesundheit so zuträgliche Abwechselung in Speisen zu geben, wird jetzt die Kombüse (Küche) mit Backofen eingerichtet und zweimal wöchentlich frisches Weichbrot verabreicht. Der Mann bekommt davon 650 Gramm den Tag, von Hartbrot dagegen nur 500 Gramm.

Das Fleisch ist größtenteils gepökelt und in Fässern aufbewahrt. Von Rindfleisch ist die Ration 500 Gramm, von Schweinefleisch 250 Gramm. Ersteres wird dreimal, letzteres zweimal wöchentlich gegeben, an den beiden andern Tagen präserviertes frisches Fleisch (375 Gramm), das ebenso wohlschmeckend als notwendig ist, um den durch den beständigen Genuß salziger Speisen und getrockneter Hülsenfrüchte leicht eintretenden Skorbut fernzuhalten.

Das meiste präservierte Fleisch für den Schiffsgebrauch kommt in Büchsen von 3—1 Kilogramm Gewicht aus Galatz am Schwarzen Meere. Dasselbe ist vortrefflich und hält sich, wenn nicht unvorsichtig mit den Büchsen umgegangen wird, sehr gut. Ich habe öfter acht- bis zehnjähriges Fleisch gegessen, das mit unsern Schiffen mehrjährige Reisen in die Tropen gemacht hatte, aber ebenso gut wie am ersten Tage seiner Präservierung war. Es ist ohne Knochen in den Büchsen fast gar gekocht und schwimmt in einer gallertartigen konzentrierten Bouillon. Der Preis stellt sich billig, ungefähr 65—70 Pfennig frei an Bord. Außerdem wird nach Kräften dafür gesorgt, den Mannschaften auf längeren Seereisen auch

andere nahrhafte und wechselnde präservierte Speisen zu verabreichen, um sie gesund zu erhalten, Wurst, amerikanischen Lachs rc.

Von Hülsenfrüchten bilden Erbsen und Bohnen das Hauptnahrungsmittel der Mannschaften. Außerdem erhalten sie Reis, Graupen und Mehl, letzteres zu Pflaumen und Klößen. Alle diese Vorräte werden in Fässern verstaut und in einem Proviantraume, der sogenannten Trockenlast, aufbewahrt. Zum Frühstück gibt es Kaffee, zu Abend Thee, beides gesüßt.

Als antiskorbutische Mittel werden auf längeren Reisen wöchentlich einige Male Limonensaft und komprimierte Gemüse gegeben. Butter erhält der Mann 500 Gramm die Woche, so lange sich die mitgenommene erhalten läßt. Eine Beimischung der Butter mit Zucker und Salz etwa in dem Verhältnis von ein Hut Zucker und 6—7 Kilogramm Salz auf 75 Kilogramm Butter, so daß beides gleichmäßig durchschmeckt, hält erstere jahrelang auch in tropischen Klimaten gut und läßt sie nicht ranzig werden.

Für unsere nordischen Matrosennaturen ist Butter ein Bedürfnis. Mag der übrige Proviant auch vieles zu wünschen übrig lassen, wie dies auf langen Reisen unausbleiblich ist — so lange sie frisches Brot und Butter haben, sind sie zufrieden.

Wie man aus obigem ersieht, ist die Bespeisung der Mannschaft gut und reichlich bemessen. Beides ist aber auch durchaus nötig. Ein Mann, der, wie der Matrose, jahraus jahrein zwölf Stunden in jeder Witterung und allen Klimaten auf dem Oberdeck Wache gehen, dabei mindestens acht Stunden schwer arbeiten und exerzieren soll und der durchschnittlich nur sechs Stunden Schlaf bekommt, wie ich später bei dem Dienst an Bord näher erörtern werde, bedarf einer ebenso kräftigen als reichlichen Nahrung, um gesund zu bleiben.

Für die übrigen Vorräte sind vorn im untersten Schiffsraume die sogenannten Hellegats eingerichtet. Sie enthalten Abteilungen für den Bootsmann, Zimmermann, Feuerwerker, Maler u. s. w., und in ihnen sind mit größter Ordnung, Übersichtlichkeit und Raumersparnis die tausenderlei Sachen aufgestapelt, die teils als Handwerkszeug, teils als Material dazu erforderlich sind, um das Schiff und dessen Ausrüstungsgegenstände in dienstfähigem Zustande zu erhalten und die durch Abnutzung oder sonst erlittenen Schäden auszubessern.

Natürlich hat die Mitführung solcher Reservesachen ihre Grenze; diese wird schon durch die disponiblen Räumlichkeiten gesetzt, und anderseits werden dabei auch nur die gewöhnlichen Vorkommnisse einer Seereise in das Auge gefaßt. Oft genug passiert es jedoch, daß Vorräte, die nach den durchschnittlichen Sätzen für drei Jahre ausreichen sollen, in wenigen Tagen verbraucht werden, weil die Elemente unberechenbar sind — dann hilft man sich, so gut man kann, und seemännische Erfahrung wie praktische Geschicklichkeit müssen das fehlende Material ersetzen.

Tauwerk, Segeltuch, Holz, Nägel, Eisenstangen, Bleche und dergleichen bilden die Hauptbestandteile der Reservesachen.

Hinter den Hellegats liegen die vorderen Pulver- und Bombenkammern, dann kommt die Wasserlast mit den eisernen Kasten für Trinkwasser, dann die Maschine;

hinter ihr die Trockenlast für den trocknen Proviant, hintere Pulver- und Bombenkammer, die Proviantträume für Offiziere und Kommandant, und die Kleiderkammern. Das Arrangement dieser Räume ist jedoch keinen feststehenden Regeln unterworfen, sondern erleidet nach der Bauart des Schiffes Abänderungen.

Den vordersten Teil des Zwischendeckes nimmt das Lazarett ein. Hinter ihm befindet sich gewöhnlich die Segelkammer. Sie ist aus Lattenwerk gemacht, um der Luft Zutritt zu verschaffen und dadurch dem Stocken der zusammengerollten Reservesegel vorzubeugen. Von allen Hauptsegeln werden zwei, von Sturmsegeln auch wohl drei mitgenommen, da bei Sturm leicht Verlust eintreten kann und von dem möglichst schnellen Ersatz der Segel oft die Rettung des Schiffes vor dem Untergange abhängt.

In der Segelkammer wird auch das Reservebettzeug aufbewahrt. Offiziere und Deckoffiziere, von denen jeder eine besondere Kammer hat, schlafen in eisernen Schwingebettstellen, die Kadetten und alle übrigen Mannschaften dagegen in Hängematten. Diese bestehen aus Streifen von starkem Segeltuch von zwei Meter Länge und ein Meter Breite. Am Fuß und Kopfende sind Bindlöcher in den Saum genäht. In sie werden dünne Leinen eingeschleift, welche in einem eisernen Ringe zusammenlaufen. Ein an diesem Ringe befindliches stärkeres Tau dient dann wieder dazu, die Hängematte an Haken aufzuhängen, welche zu diesem Zwecke in die Zwischendecksbalken eingeschroben sind. Das Bettzeug besteht aus einer Pferdehaarmatratze und, je nach dem Klima, aus einer oder zwei wollenen Decken. Wenn die Hängematten nicht gebraucht werden, staut man sie auf dem Oberdeck in die Finkennetze, Holzkasten, die, eigens für diesen Zweck konstruiert, auf der obersten Verschanzung von vorn nach hinten laufen, und im Falle von schlechtem Wetter mit den Finkennetzkleidern, gestrichenen Segeltuchbezügen, zugedeckt werden. In früheren Zeiten boten bei Enterungen diese Hängematten überall eine gute Brustwehr gegen feindliche Flintenschüsse. Das kommt jetzt zwar weniger in Betracht, aber jedenfalls ist diese Aufbewahrung sehr zweckmäßig. Sie schafft Raum im Zwischendeck, die Hängematten erhalten frische Luft und, da sie stets sehr weiß gehalten und durchaus symmetrisch gerollt und gepackt werden, verschönern sie außerdem als abschließende weiße Linie das Aussehen des Schiffsrumpfes. Weiße Hängematten sind der Stolz der ersten Offiziere, und es wird alles mögliche versucht, um sie vierzehn Tage lang bis zum Wechsel so zu halten, wenngleich auf deutschen Schiffen dabei nicht zu so drastischen Mitteln gegriffen wird als z. B. auf russischen. Als ich mich einst als erster Offizier einer Fregatte im Mittelmeere befand, lag auch ein russisches Kriegsschiff in unserer Nähe. Ich hatte mir immer etwas darauf eingebildet, daß unsere Hängematten ihre Zeit so schön weiß innehielten. Die russischen glänzten aber beständig wie Schnee, und mein Herz empfand schweren Kummer deswegen. Endlich trieb mich der Neid, den russischen ersten Offizier nach dem von ihm angewandten Geheimmittel zu fragen. Er hielt durchaus nicht mit der Antwort zurück. „Das erklärt sich sehr einfach,“ erwiderte er mir, „ich lasse die Leute nicht darin schlafen.“ — „Aber mein Gott, wo schlafen denn Ihre Leute?“ — „Nun, sie legen sich auf das Batteriedeck.“

Außer der Hängematte besteht das Hab und Gut des Kriegsschiffmatrosen in einem Kleidersack, in dem er seine Uniform und sonstiges Eigentum aufbewahrt, das allerdings nicht voluminös sein darf, weil der von Segeltuch gefertigte Sack nur einen Cylinder von 72 Zentimeter Höhe und 44 Zentimeter Durchmesser bildet. Endlich ist jedem Mann noch ein kleines Kästchen von 36 Zentimeter Länge, 24 Zentimeter Breite und ebensoviel Höhe bewilligt, in dem er zerbrechliche oder besonders wertgeschätzte Sachen, wie Briefschaften, Uhr u. s. w. verwahren kann, ein zwar spärlich bemessener Raum, aber so groß, als dies überhaupt die Verhältnisse an Bord gestatten. Die Kleidersäcke werden in Gestellen im Zwischendeck, dort, wo sie die Kommunikation am wenigsten behindern, und in der Nähe der Backen untergebracht, an denen die Betreffenden essen. Back hat an Bord verschiedene Bedeutungen. Einmal benennt man damit eine Art Halbdeck, das sich auf manchen Schiffen vorn im Bug befindet, um bei hoher Verschanzung die Vordersegel besser bedienen zu können, dann heißen die flachen Holzgefäße Backen, in denen das Essen für die Mannschaft aufgetragen wird, und endlich auch die Hängetische, von denen hier die Rede ist. An einer jeden solchen Back essen acht bis zehn Mann, aber sie werden nur während der Tischzeit aufgeschlagen. Sonst befestigt man sie unmittelbar unter dem Zwischendecksbalken, um die freie Bewegung nicht zu stören. Dasselbe geschieht mit den Bänken, auf denen die Leute bei Tisch sitzen. Bei einzelnen Nationen haben die Matrosen keine Backen und Bänke, wie z. B. in der nordamerikanischen Marine. Dort wird für jede Backschaft (Tischgesellschaft) ein Stück gestrichenes Segeltuch auf dem Deck ausgebreitet, das als Tisch dient. Diese Einrichtung macht das Zwischendeck klarer, spart eine Menge Material und die zum Reinigen erforderliche Zeit, indessen wiegen diese Vorteile doch nicht den Komfort auf, den Tische und Bänke beim Essen gewähren, und der den mit Entbehrungen aller Art so reich bedachten Matrosen wohl zu gönnen ist.

Im hintern Teil des Zwischendecks befinden sich zu beiden Seiten an Bord die Kammern der Offiziere, Beamten und Deckoffiziere, die im Durchschnitt bei zwei Meter Höhe ebensoviel Länge und Breite haben, durch ein rundes oder viereckiges Fenster von dickem Glase, das sogenannte Ochsenauge, in der Bordwand spärlich erhellt werden, und natürlich keine großen Bequemlichkeiten bieten können, ebensowenig wie der Speise- und Wohnraum der Deckoffiziere, die Kadetten- und Deckoffiziersmesse, deren Dimensionen auf das äußerste beschränkt werden müssen.

Die Offiziersmesse bildet den hinteren Abschluß des Zwischendecks. Ein Tisch, die nötige Zahl Stühle und ein Büffet sind das ganze Mobiliar dieses Raumes, der durch einfallende Lichter vom Oberdeck erhellt wird.

Die Kajütte des Kommandanten befindet sich hinten in der Batterie, besteht aber nur aus losen Wänden, und sie wird auf Batterieschiffen mit ihrem ganzen Inhalt fortgeräumt, wenn das Schiff fertig zum Gefecht gemacht wird, um einen freien Raum für das Manövrieren der Geschütze zu schaffen, denn die Kajüttenfenster sind gleichzeitig Kanonenpforten, wenigstens auf den gedeckten Korvetten und teilweise auch auf den größeren Panzerschiffen.

Hiermit ist dem Leser das Wesentliche des Baues und der Ausrüstung eines Kriegsschiffes insoweit gegeben, um sich eine richtige Vorstellung davon machen zu können.

Es bleibt nun noch übrig, einen Blick auf das Personal zu werfen, dessen eine Flotte bedarf, um das kostbare Material in geeigneter Weise zum Nutzen des Vaterlandes zu verwerten.

Die Bemannung.

Die Bemannung.



Soll eine Flotte ihre Zwecke erfüllen und nicht nur eine das Staatsbudget beschwerende Last sein, so muß sie vor allen Dingen eine Bemannung besitzen, die es versteht, die toten Körper der Schiffe zu beseelen, sie richtig zu verwenden und sie aus dem Kampfe gegen den Feind und die Elemente siegreich hervorgehen zu lassen.

Sowie es kriegerische Nationen gibt, von denen jeder einzelne zum Soldaten geboren ist, während andern die dazu erforderlichen Eigenschaften wieder gänzlich mangeln, so finden wir auch Völker, welche nie lernen, sich auf der See heimisch zu fühlen, während andere geborene Seeleute sind.

Versuchen erstere Schiffahrt zu treiben, so bleibt dies immer ein künstliches Werk, das zu keinem guten Gedeihen gelangt. Zwang und langjährige Gewohnheit mögen solchen Schiffsmannschaften einen seemännischen Anstrich verleihen, aber dieser ist stets nur äußerlich. Die Seemannschaft wächst bei ihnen nicht von innen heraus, sondern ist nur wie ein Rock überzogen.

So lange das Schiff im Hafen liegt und in See gutes Wetter ist, geht alles seinen gewohnten Gang und man bemerkt den Mangel kaum. Treten jedoch außergewöhnliche Umstände ein, erfordert ein schwieriger Fall die Entwickelung aller

jener inneren Hilfsquellen, denen ein vollständiges Verwachsen und Vertrautsein mit den Verhältnissen an Bord und mit den Elementen zu Grunde liegen muß, handelt es sich darum, in Sturm und Nacht mit Anspannung aller geistigen und körperlichen Kräfte plötzlichen Gefahren vorzubeugen oder die bereits eingetretene durch schnelles zweckmäßiges Handeln möglichst zu verringern — dann zeigt sich der seemännische Wert oder Unwert des Betreffenden in seinem wahren Lichte. Die einen schauen mit Ruhe der Gefahr in das Auge; das Brausen der See, das Heulen des Sturmes und die furchtbaren Schwankungen des Schiffes schrecken sie nicht. So lange Menschen etwas vermögen, bieten sie alles auf, um selbstdenkend und mit vereinten Kräften das Richtige im geeigneten Augenblicke zu thun. Unter ihren Händen wird die starre Masse des Schiffes zu einem lebendigen Wesen, das mit ihnen die Not des Augenblicks zu fühlen scheint, willig seinen Leitern zu Hilfe kommt.

Schiff und Mannschaft verschmelzen zu einem von einheitlichem Willen gelenkten Ganzen, das dann mit ebensoviel Kühnheit als bewunderungswürdigem Geschick der drohenden Gefahr die Stirn bietet und in den bei weitem meisten Fällen ihr glücklich entgeht.

Ohne eine solche Seele dagegen, d. h. ohne eine echt seemännische Besatzung, treibt es, ein Spielball des Sturmes und der Wogen, hilflos als träge Masse auf dem Ozean. Den Mannschaften fehlt das Vertrauen zu sich selbst und ihren fachlichen Leistungen; sie sehen nur das Drohende ihrer Lage und finden in sich nicht die Hilfsmittel, um demselben zu entgehen. Der Schrecken lähmt ihre Kraft; Disziplin und einheitliches Kommando hören auf, und wenn das Schiff gerettet wird, so ist es ein Werk des Zufalls.

Es wäre daher vollständig unrichtig von Deutschland gehandelt, mit dem Aufwande Hunderter von Millionen eine seiner Größe und politischen Bedeutung entsprechende Flotte schaffen und erhalten zu wollen, wenn nicht die Gewißheit vorläge, daß unser Volk wirklich ein Seevolk ist; denn sonst wären alle jene schweren Summen in das Wasser geworfen. Träte dann einst eine kriegerische Entscheidung zur See an uns heran, so würde es unserer Flotte ergehen wie der russischen im Krimkriege oder der französischen von 1789 bis 1815, d. h. wir müßten unsere Schiffe verbrennen und versenken, um sie den Feinden nicht in die Hände fallen zu lassen, oder wir würden stets geschlagen werden.

Dergleichen haben wir jedoch nicht zu fürchten. Die germanische Rasse fühlt sich ebenso heimisch auf dem Meere wie auf dem Lande. Schon vor tausend Jahren hatten unsere Vorfahren, die Angeln und Sachsen, den Mut, sich in gebrechlichen Fahrzeugen dem trügerischen Elemente anzuvertrauen, um sich eine neue Heimat in Britannien zu gründen, das sie seitdem zur Herrscherin der Meere gemacht haben.

Die Vikinger, der Hansabund, die Niederländer, deren Thaten zur See Europa mit Ruhm und Schrecken erfüllten, gehörten unserm Volksstamme an. Nordamerika wurde durch eine Bevölkerung von hauptsächlich germanischem Ursprunge zu seiner jetzigen Macht erhoben und hat seine Geltung zur See ihr zu danken, und Deutschland selbst nimmt die dritte Stelle unter den seefahrenden Nationen

ein. Alles dies beweist die angeborne Seetüchtigkeit der Germanen, und in dieser Beziehung dürfen wir deshalb unserer Flotte eine ehrenvolle Zukunft prophezeien.

Im Inlande ist man gemeinhin der Ansicht, daß die englischen Seeleute allen anderen überlegen sind, thut damit aber den Deutschen Unrecht. Diese stehen ihnen mindestens gleich an fachlicher Tüchtigkeit und überragen sie an Intelligenz, Arbeitswilligkeit, Zuverlässigkeit und Solidität, eine Thatsache, die bei allen seefahrenden Völkern anerkannt wird, denn deutsche Seeleute sind überall willkommen und werden in England selbst den eigenen Landsleuten vorgezogen.

Vielfach ist auch in Zweifel gezogen, ob Deutschland die nötige Zahl an Seeleuten zur Bemannung einer größeren Flotte habe, aber diese Besorgnis ist gänzlich unbegründet. Das deutsche Reich besitzt deren 40—45 000, die auf Landesschiffen fahren. Dazu treten noch 10 000, welche auf fremden Flotten dienen, ein Überschuß, der den notwendigen seemännischen Teil der Besatzung unserer Marine deckt.

Unsere Küstenbevölkerung allein reicht freilich seit längerer Zeit nicht mehr für den Bedarf aus; seitdem aber Deutschland in den letzten dreißig Jahren überhaupt zu einem neuen politischen Leben erwacht, sich seiner Macht und Stärke bewußt worden ist, und infolge davon auch unsere Handelsmarine einen so mächtigen Aufschwung genommen hat, stellt das Inland das fehlende Kontingent in mehr als ausreichender Weise. Die Marine selbst liefert den besten Beweis für den seemännischen Beruf der deutschen Nation. So jung sie ist, hat sie überall, auf ihren friedlichen Missionen wie im Gefecht, gezeigt, daß ihre Besatzungen denen aller anderen Flotten ebenbürtig sind, aber ein großer Teil derselben stammt aus dem Inlande.

Von den Seeleuten, welche gegenwärtig die Bemannung unserer Flotte ausmachen, gehören fast die Hälfte und von dem Offiziercorps 4/5 nicht den Küstenstrichen an, und merkwürdigerweise liefern gerade die dem Meere am fernsten gelegenen Provinzen, wie Schlesien und Sachsen, verhältnismäßig viel Seeleute. Ebenso rekrutieren Bremen und Hamburg, namentlich ersteres, ihre Matrosen zu einem großen Teile aus dem Inlande.

Wenn diese jungen Leute, die nie zuvor ein Schiff oder die See gesehen, an Bord kommen, so ist ihr erstes Gefühl fast immer das der bittersten Enttäuschung. Alles finden sie so ganz anders wie sie gedacht. Harte Arbeit, steter Zwang und Entbehrungen jeder Art harren ihrer, und der letzte Rest der poetischen Anschauungen, die sie gewöhnlich aus Coopers und Marryats Seeromanen mitbringen, wird auf grausame Weise durch die Seekrankheit und andere mit dem Beginn der seemännischen Karriere verknüpfte Unannehmlichkeiten zerstört.

Dennoch scheint ein geheimnisvolles Band sie an das wilde Element zu fesseln, wenn sie einmal den schwankenden Boden betreten haben. Mutig kämpfen sie sich durch die Schwierigkeiten, willig ertragen sie die ungewohnten Anstrengungen, und wenn ihnen nur erst die „Seebeine“ gewachsen sind und sie gelernt haben, sich sicher auf den Füßen zu fühlen, dann sind bald alle Enttäuschungen vergessen, und die See wird von Tag zu Tage mehr ihre Heimat.



Die seemännische Laufbahn ist eine vorzugsweise praktische. Man kann die Seemannschaft nicht aus Büchern erlernen, sondern muß sie sich auf praktische Weise und durch langjährige Erfahrungen aneignen. Wenn sich auch für einzelne Fälle Regeln aufstellen lassen, so ist der Seemann in den bei weitem meisten Vorkommnissen auf seine eigenen Hilfsquellen und darauf angewiesen, mit den geringen ihm zu Gebote stehenden Mitteln möglichst viel zu leisten.

Dies gilt sowohl für den Befehlshaber der Schiffe und die wachehabenden Offiziere, als auch für die Matrosen. Passiert z. B. bei Nacht im Sturm, der das Verstehen des Kommandos unmöglich macht, irgend etwas in den Toppen, bricht eine Stenge, Raa oder dergleichen, so kann der betreffende Offizier die Matrosen wohl nach oben schicken, um den Schaden möglichst zu reparieren, aber wie sie dies machen sollen, kann er ihnen in den seltensten Fällen sagen. Die Dunkelheit verhindert ihn, den Umfang und die besonderen Umstände des Unfalles zu übersehen, und er hat außerdem noch auf andere wichtigere Dinge auf dem Deck zu achten. Deshalb muß er die Ausführung des Befehles den Unteroffizieren und Matrosen überlassen; diese müssen demgemäß ebenfalls seemännisch ausgebildet sein und nicht allein dort oben bei den furchtbaren Schwankungen des Schiffes sich auf sicherm Boden fühlen, sondern imstande sein, ihren Auftrag in kürzester und praktischster Weise auszuführen.

Daraus geht schon hervor, daß die Lehrzeit des Seemannes eine verhältnismäßig lange sein muß. Um den mannigfaltigen Anforderungen zu genügen, welche

die Ausübung seines schweren Berufes an ihn stellt, bedarf er vieljähriger und vielseitiger Erfahrung und nicht allein seemännischer Art. Die künstliche Zusammensetzung seines Schiffes, bei der so vielerlei Gewerbe konkurrieren, macht es nötig, daß er auch diese bis zu einem gewissen Grade kennt. Wird z. B. sein Schiff im Auslande, wo technische Hilfsmittel mangeln, einer größeren Reparatur unterworfen, so genügt eigentliche nautische Fachbildung nicht. Der Schiffsführer muß dabei ebensowohl die guten und schlechten Eigenschaften des zur Verwendung kommenden Holzes, als auch dessen Bearbeitung und passende Zusammenfügung kennen. Er muß ferner verstehen, die zum Schiffbau erforderlichen Metalle zu beurteilen und, ist sein Fahrzeug ein Dampfer, soviel vom Dampfmaschinenwesen wissen, um von den ihm untergeordneten Maschinisten nicht gänzlich abhängig zu sein.

An Marineoffiziere werden diese Forderungen natürlich in noch viel höherem Grade gestellt, als an Führer und Steuerleute der Handelsschiffe.

Der Zweck der Handelsmarine ist lediglich die Vermittelung des Handels und Verkehrs. Es liegt natürlich im Interesse der Reeder, ihre Schiffe so schnell und sicher wie möglich über See zu senden, aber zu diesen Zwecken reicht eine vorzugsweise praktische Ausbildung der Besatzungen aus.

Die Aufgabe der Kriegsmarine dagegen ist eine andere und höhere. Im Vordergrunde steht dabei der Schutz des Seehandels, aber derselbe soll nicht nur gegen menschliche Feinde, sondern auch indirekt gegen die Elemente gerichtet sein. Die Auffindung der kürzesten und sichersten Meeresstraßen, die Herstellung genauer Seekarten, die Nutzbarmachung meteorologischer Gesetze und Erscheinungen für die Handelsschiffahrt — das sind ebenfalls Zwecke der Marine, und durch solche Arbeiten hat sie einen andern Hauptteil ihrer Aufgabe, die Förderung der maritimen Interessen des Landes, zu erfüllen.

Dafür genügt aber eine praktische Fachbildung der Offiziere nicht allein. Tieferes theoretisches Wissen muß mit ihr Hand in Hand gehen, und um sich dies in dem erforderlichen Maße aneignen zu können, muß vom angehenden Seeoffizier eine weit höhere Vorbildung beansprucht werden und auch der Gang seiner späteren Ausbildung ein ganz anderer sein, als bei den Seeleuten der Handelsmarine. Während in letzterer diejenigen jungen Leute, welche nach einer Führerstelle streben, zunächst eine fünf- bis sechsjährige rein praktische Schule als Schiffsjunge und Matrose durchmachen, dann die Steuermanns- resp. Schifferschule besuchen, um die Berechnung der zur Schiffsführung nötigen Aufgaben zu erlernen, und nach bestandener Prüfung als Steuerleute fahren, bis sie von einem Reeder als Kapitän erwählt werden, ist nur die mit dem Deckoffizier abschließende Karriere der Marine diesem Gange ähnlich. Für die Offizierslaufbahn ist der Modus jedoch ein verschiedener, und junge Leute können auf zweierlei Weise in sie eintreten: durch das Kadettenkorps und durch die Handelsmarine in das Matrosenkorps der Kriegsmarine.

Für den Eintritt in das Kadettenkorps ist als Bedingung gestellt, daß die Betreffenden das Zeugnis der Reife für die Obersekunda eines Gymnasiums oder einer Realschule erster Ordnung haben, noch nicht siebzehn Jahre alt sind und sich

einer Eintrittsprüfung unterwerfen. Abiturienten dieser Anstalten können bis zum neunzehnten Lebensjahre eintreten.

Junge Leute, welche aus der Handelsmarine die Seeoffizierslaufbahn ergreifen wollen, dürfen noch nicht zwanzig Jahre alt sein und müssen ungefähr zwölfmonatliche Fahrzeit auf seegehenden Handels- oder Kriegsschiffen nachweisen.

Alle näheren Angaben über diese Bedingungen finden sich in der im Anhange mitgeteilten Allerhöchsten Verordnung über die Ergänzung des Seeoffizierkorps vom 10. März 1874.

Der deutschen Marine gebührt das Verdienst, in bezug auf die Heranbildung der Seeoffiziere zuerst mit falschen, wenn auch fast allgemein für richtig gehaltenen Prinzipien gebrochen und den Weg eingeschlagen zu haben, auf dem es allein möglich ist, ein Seeoffizierkorps zu erziehen, das den Anforderungen der Neuzeit nach jeder Richtung entsprechen kann und mit den Armeeoffizieren in wissenschaftlicher Hinsicht auf gleicher Stufe steht.

Früher, und bei den meisten seefahrenden Nationen auch noch jetzt, galt als Grundsatz, daß ein Seemann, um später etwas Tüchtiges in seinem Fache zu leisten, sich nicht früh genug seinem Berufe widmen könne, und man hat ersteren auch auf die Erziehung der Kadetten übertragen, indem man das Alter für den Eintritt der jungen Leute auf dreizehn bis vierzehn Jahre festsetzte. Wenn man, wie dies in früheren Jahren geschehen konnte, an einen Seeoffizier fast nur praktische Anforderungen stellt und die Theorie auf ein notdürftiges Maß beschränkt, so mag jener Grundsatz eine gewisse Berechtigung haben. Das Seeleben ist sehr verschieden vom Landleben, voller Mühe und Entbehrungen, reich an ernsten und trüben Erfahrungen, und seine Schattenseiten überwiegen weit die versöhnenden Lichtpunkte. Es gehört eine lange Gewöhnung dazu, um es so lieb zu gewinnen, daß man sich an Bord ganz heimisch fühlt, und man glaubte dies Ziel um so sicherer zu erreichen, wenn man die Knaben so früh wie möglich einstellte.

In neuerer Zeit haben sich jedoch die an den Seeoffizier gestellten Anforderungen bedeutend gesteigert. Die Praxis ist zwar immer noch eine Hauptsache geblieben, aber neben ihr hat die Theorie und mit ihr die allgemeine wissenschaftliche Bildung gleiche Berechtigung erlangt, da diese die Vorbedingung für das Verständnis der ersteren ist.

Die Verhältnisse an Bord gestatten nicht, aus dem Schiffe eine Lehranstalt zu machen, welche den jungen Leuten eine allgemeine Bildung gibt, wie ein Gymnasium oder eine höhere Realschule. Es ist dies auch gar nicht Sache der Marine. Diese hat vielmehr ihr Augenmerk nur darauf zu richten, daß die Kadetten eine entsprechende Ausbildung in ihren Berufswissenschaften erhalten, deren Bewältigung ohnehin schon alle disponible Zeit mehr als beansprucht.

Die allgemeine Bildung, welcher der angehende Seeoffizier für seine zukünftige Lebensstellung sowie zum Verständnis seiner Fachstudien bedarf, muß daher vorausgesetzt werden, wenn der Kadett in die Marine eintritt. Besitzt er diese nicht, so leidet seine Zukunft darunter und seine Erziehung ist kaum vor Einseitigkeit und Halbheit zu schützen.

Ein Knabe von dreizehn bis vierzehn Jahren, der höchstens die Quarta eines Gymnasiums absolviert und in den verschiedenen Disziplinen kaum die ersten Anfangsgründe erfaßt hat, kommt an Bord. Das Leben ist ihm durchaus neu; er hat in praktischer Beziehung soviel zu lernen, an so vieles sich zu gewöhnen, daß ihm nur wenige Stunden theoretischen Unterrichtes täglich zugemutet werden dürfen, und diese müssen sich natürlich auf sein Fach beziehen. Sich allgemein wissenschaftlich fortzubilden, dazu fehlt ihm die Grundlage, die Reife des Verstandes, sowie Zeit und Gelegenheit. Der Dienst, die beschränkten Räumlichkeiten, Witterungs- und andere Verhältnisse an Bord eines Schiffes machen ein ungestörtes Studium sehr schwer, und es gehört ein fester Charakter dazu, um solche Schwierigkeiten zu überwinden. Dieser kann jedoch bei zwölf bis vierzehnjährigen Knaben nicht vorausgesetzt werden.

Die allgemeine wissenschaftliche Bildung ist also mit der Einschiffung gewissermaßen abgeschlossen. Der Geist wird zwar durch das Seeleben, durch Reisen und Schauen in anderer Weise wieder entschädigt; er gewinnt ein freieres Urteil, und bildet sich kosmopolitischer, aber der wissenschaftliche Fonds fehlt einmal, und dieser Mangel kann im allgemeinen nur übel auf das ganze Leben einwirken.

Bei dem siebzehn- bis neunzehnjährigen jungen Manne ist dagegen Körper und Geist hinlänglich ausgebildet, um den Strapazen des Seelebens gewachsen zu sein, während beide noch Biegsamkeit genug besitzen, um sich in die abweichenden Formen des neuen Berufes mit Leichtigkeit zu finden. Die poetischen Anschauungen des Jünglingsalters werden viele scharfe Spitzen des Seelebens abstumpfen und dem jungen Manne unverwundet darüber forthelfen.

Sein gereifter Verstand läßt ihn das Wissenswerte seines Faches viel eher begreifen und fassen, und er wird in dem ersten Jahre seiner Kadettenschaft mehr davon lernen als der unentwickelte Knabe in zwei bis drei. Endlich ist es aber auch von großer Wichtigkeit, daß der Kadett sobald als möglich sich dem Matrosen als wirklicher Vorgesetzter zeigen kann, d. h. er muß ihm sowohl geistig als fachlich überlegen sein, und dies wird der durchschnittlich achtzehnjährige junge Mann um Jahre früher erreichen als der vierzehnjährige Knabe, der den nicht als Maschinen gehorchenden, sondern durch ihren Beruf an Selbstdenken gewöhnten Matrosen gegenüber sehr lange eine höchst schwierige und unangenehme Stellung einnimmt.

Bei dieser Gelegenheit mag es am Orte sein, den Eltern, deren Söhne Seeoffiziere werden wollen, sowie diesen selbst einen ernsten Rat zu erteilen. Es ist eine thatsächliche Erfahrung, daß der seemännische Beruf von vielen jungen Leuten gewählt wird, die sich körperlich oder geistig nicht dazu eignen, und daß sich dies nicht sofort, sondern erst im Verlauf der ersten zwei bis drei Jahre herausstellt. Man kann rechnen, daß dies bei fast dreißig Prozent der Eingetretenen zutrifft. Wenn diese jungen Menschen nun nicht eine solche wissenschaftliche Grundlage mitgebracht haben, mit der sie ohne weiteres ein anderes Fach ergreifen können, so sind sie sehr schlimm daran. Sie haben zwei bis drei Jahre ihres Lebens gänzlich

verloren. Ist ersteres jedoch der Fall, so liegt ihre Zukunft bedeutend günstiger. Sie haben durch ihre seemännische Laufbahn nicht verloren, sondern an Umsicht, Lebenserfahrung nur gewonnen, und dies kommt ihnen in ihrem späteren Berufe zu gute. Es ist daher nicht genug zu empfehlen, daß die jungen Leute, welche Seekadett werden wollen, zunächst einen sichern Abschluß ihrer allgemein wissenschaftlichen Bildung erstreben, d. h. daß sie vor dem Eintritte in die Marine die Abiturientenprüfung auf einem Gymnasium oder einer Realschule I. Ordnung ablegen.

Sie haben dadurch nicht nur gleich den Vorteil, daß sie bei gut bestandenem Examen von der Eintrittsprüfung befreit sind, sondern sie sind, was sehr wichtig ist, auch in der Lage, auf Grund der absolvierten Abiturientenprüfung ohne weiteres einen andern Beruf ergreifen zu können, wenn sie sich aus diesen oder jenen Ursachen für die seemännische Laufbahn ungeeignet erweisen.

Der Übertritt der jungen Seeleute aus der Handelsmarine in das aktive Seeoffizierkorps in Friedenszeiten steht als Regel ebenfalls einzig in Norddeutschland da. Daß diese Maßnahme überhaupt getroffen werden konnte, ist gleichzeitig ein großes Kompliment für unsere Handelsmarine. Es zeigt, daß die in ihr vertretene Bildungsstufe eine weit höhere ist als in anderen Ländern. Anderseits muß dieser Teil der Verordnung aber wieder höchst günstig auf die Kauffahrteimarine zurückwirken. Dadurch, daß letzterer gestattet ist, als Vorschule für die Kriegsmarine zu dienen, wird sie in den Augen des Volkes eine ganz andere Bedeutung erhalten, es werden ihr fortan tüchtige und intelligente Kräfte zuströmen, und dies kann nicht verfehlen, den günstigsten Einfluß auf sie zu üben.

Vor vierzig Jahren noch stand der Seemannsstand, namentlich im Inlande, in keinem besonders guten Ruf; man hielt ihn für roh und ungebildet, und wenn ein Knabe aus guter Familie sich dieser Laufbahn widmen wollte, wurde er gewissermaßen als für die menschliche Gesellschaft verloren betrachtet.

Wenngleich ein solches Urteil zu hart war, hatte es eine gewisse Berechtigung, aber seitdem und namentlich in den letzten drei Jahrzehnten ist in den Verhältnissen eine große Änderung zum Besseren eingetreten. Vielfach hat die Marine zur Hebung des Standes beigetragen, anderseits aber auch das seit 1848 allgemein im deutschen Volke erwachte Interesse für das Seewesen. Man hat unbegründete Vorurteile fallen lassen, sich überzeugt, daß die seemännische Laufbahn eine ebenso ehrenvolle als lohnende sei, in der junge intelligente Leute viel eher zur Selbständigkeit gelangen können als in den meisten andern, und seitdem ist auch in die Handelsmarine ein anderer Geist gekommen. Die Reeder haben die Erfahrung gemacht, daß die höhere Intelligenz und Bildung ihrer Schiffsführer nur ihren eigenen Interessen zu gute kommt, und sie suchen dieselben deshalb nach Kräften zu fördern. Ein Beweis dafür ist die im Anfange der sechziger Jahre von Hamburger Reedern begründete deutsche Seemannsschule auf der Elbinsel Steinwärder bei Hamburg, die seit ihrem Bestehen schon über sechshundert Zöglinge für die Handelsmarine vorgebildet hat.

Die Anstalt steht unter der Direktion eines früheren Kapitäns der Handelsmarine und hat sich in den zwanzig Jahren ihres Bestehens einen sehr guten Ruf zu erwerben gewußt. Die Zöglinge entstammen bis auf einen kleinen Bruchteil sämtlich dem Inlande und durchweg guten Familien.

Der Kursus dauert zwei Jahre, ist praktisch und fachwissenschaftlich zugleich, und die jungen Leute erhalten eine ganz seemännische Erziehung, um sie allmählich in die neue, von ihrem früheren Leben so ganz verschiedene Karriere überzuführen. Nach Ablauf des Kursus werden sie durch Vermittelung der Schule an Schiffe mit gebildeten Kapitänen abgegeben, unter deren Leitung sie ihre praktische Erziehung vollenden. Nach vier Jahren können sie dann so weit sein, um ihr Steuermannsexamen zu machen und selbständig zu werden.

Seit 1867 ist mit der Schule zugleich eine Vorbereitung für das Kadettenexamen mit einjährigem Kursus verbunden, jedoch müssen die ihn besuchenden jungen Leute eine höhere Vorbildung mitbringen, als die für die Handelsmarine bestimmten.

Nachdem die Kadetten auf dem Kadettschiffe (Segelfregatte Niobe) sechs Monate, vom April bis Oktober, zugebracht und damit in Ost- und Nordsee gekreuzt haben, um zunächst militärisch und praktisch geschult zu werden, sendet man sie vom Oktober bis zum nächsten April auf die Marineschule in Kiel. Hier werden sie in ihre Berufswissenschaften eingeführt und machen am Schlusse des Kursus ihr Examen zum Seekadetten mit dem Range eines Fähnrichs der Landarmee.

Danach werden sie während des Sommers auf die verschiedenen Schiffe des alljährlich gebildeten Panzer-Übungs-Geschwaders verteilt, um lediglich praktisch weitergebildet zu werden.

Anfang Oktober werden sie alsdann auf einem der Seekadetten-Schulschiffe (gedeckte Korvette) eingeschifft und machen mit demselben eine zweijährige Reise gewöhnlich um die Erde. Während derselben erhalten sie eine praktische und gleichzeitig geregelte theoretische Erziehung, deren Resultate sie nach ihrer Rückkehr in Kiel durch ein drittes Examen — die erste Seeoffizierprüfung — darzuthun haben.

Nach dem Bestehen derselben werden sie zu Unterleutnants zur See ohne Patent ernannt und wieder für einen zehnmonatlichen theoretischen Kursus auf die Marineschule kommandiert.

Den Schluß desselben bildet abermals eine Prüfung — die Seeoffizier-Berufsprüfung, — nach deren Bestehen der junge Mann das Patent seiner Charge erhält und in das aktive Seeoffizierkorps einrangiert wird.

Die Beförderung zum Leutnant zur See (Rang des Premierleutnants der Landarmee) setzt eine fünfjährige Seefahrtszeit voraus.

Die nächste Stufe ist der Kapitänleutnant mit Hauptmannsrang. Er erfordert eine mehrjährige Seefahrtszeit als Leutnant. Um zum Korvettenkapitän mit Majorsrang vorzurücken, muß der Kapitänleutnant ein Jahr lang erster Offizier gewesen sein, dessen Stellung in ihrem Wesen viel Ähnlichkeit mit der eines Kompaniechefs hat.

Die nächste Stufe, der Kapitän zur See mit dem Range eines Regimentskommandeurs, bedingt eine zweijährige Fahrzeit als Schiffskommandant. Die folgende des Kontreadmiral — Generalmajor — erfordert, daß der Kapitän zur See als Geschwaderchef fungiert habe, und die beiden anderen Stufen, Vizeadmiral — Generalleutnant —, und Admiral — kommandierender General — werden durch Anciennetät erreicht.

Die seemännische untere Karriere beginnt mit dem Schiffsjungen und endigt mit dem Deckoffizier, einer Charge, die hinter dem Unterleutnant, aber vor dem Feldwebel der Landarmee rangiert, mit welchem letzteren sie jedoch die soziale Stellung teilt.

Außerdem kann diese Charge durch Mannschaften, welche entweder als Ersatz ausgehoben sind, oder als Freiwillige eintreten, erreicht werden, wenn diese nach ihrer vollendeten Dienstpflicht kapitulieren und sich als geeignet erweisen.

Das Schiffsjungeninstitut, das vor allem die Gewinnung guter Unteroffiziere im Auge hat, besteht seit dem Jahre 1850 und hat sich im Laufe der Zeit mit dem Wachstum der Marine bedeutend erweitert.

Ich habe bereits bemerkt, daß ein Kriegsschiff ohne eine tüchtige seemännische Besatzung ein Körper ohne Seele ist. Unsere Handelsmarine könnte nun wohl diese Besatzungen liefern, allein einmal gebieten volkswirtschaftliche Rücksichten, ersterer so wenig Matrosen wie möglich zu entziehen, wenn man nicht das Emporblühen der Schiffahrt, eine Hauptquelle der Volkswohlfahrt und Steuerkraft, beeinträchtigen will, und sodann zwingen die eigentümlichen Verhältnisse des Seewesens die Marine, sich hinsichtlich der Mannschaft in einem gewissen Grade unabhängig von der Handelsmarine zu machen. Wenn eine Mobilmachung des Landheeres befohlen wird, so sind die Reserven, die Landwehren und Beurlaubten im Lande. Die Gestellungsordre erreicht sie im ganzen Reiche in höchstens achtundvierzig Stunden, und nach spätestens vierzehn Tagen ist die Armee fertig, um gegen den Feind zu gehen.

Ganz anders verhält es sich dagegen mit der Marine, deren Schiffe wegen ihrer großen Kosten im Frieden höchstens zum dritten Teile in Dienst gehalten werden können und zu deren Mobilmachung verhältnismäßig sehr viele Reserven eingezogen werden müssen. Für die Größe der deutschen Flotte, wie sie nach der Marinevorlage zunächst in Aussicht genommen ist, bedürfen wir etwa zwölftausend Seeleute, während sechstausend höchstens sich im aktiven Dienste befinden. Bei der Schnelligkeit, mit welcher in der Jetztzeit Kriege erklärt werden, kann aber sehr leicht der Fall eintreten, daß von den sechstausend Reservisten und Seewehren kaum zweitausend erreichbar sind. Gegenwärtig z. B. befinden sich viele deutsche Schiffe in den ostasiatischen Gewässern, deren Besatzungen mindestens drei bis viertausend Mann betragen. Nahe an tausend Schiffe fahren auf der andern Seite des Äquators, Hunderte befinden sich in Westindien, Nordamerika, im Mittelmeer und anderen Punkten, von denen sie bei ausbrechendem Kriege nicht in die Heimat zurückkehren können.

Die Marine würde deshalb in eine sehr prekäre Lage geraten, wenn sie sich allein auf ihre Reserven und Seewehren verlassen wollte. Sie greift für

solche Fälle deshalb auf die Seedienstpflichtigen zurück, d. h. auf solche Mannschaften, welche mindestens ein Jahr zur See gefahren haben und zur Disposition der Ersatzbehörden stehen. Man kann rechnen, daß im schlimmsten Falle bei einer Mobilmachung der Flotte sich immer ein Sechsteil der heimischen Handelsschiffe in vaterländischen Häfen befindet, und da Deutschland fünfundvierzigtausend Seeleute zählt, so wird die nötige Zahl der Matrosen zu haben sein. Indessen diese Leute sind Rekruten, und wenn auch seemännisch, so doch nicht militärisch ausgebildet. Sie sind für das Gefecht nur zu verwenden, wenn sie sich um einen Kern vollständig durchgebildeter Marine-Stammmannschaften scharen können, von denen gleichzeitig diejenigen Stellungen eingenommen werden, auf die es hauptsächlich im Kampfe ankommt. Dahin gehören vor allen Dingen die Unteroffiziere, die Geschützführer, die Hauptnummern der Geschützbedienungen, die Leute für den Dienst am Ruder ꝛc.

Sind dies gediente und in der Marine großgewordene Seeleute, so kann der Rest der Besatzung immer aus Rekruten bestehen. Wenn sie nur Seeleute sind, lassen sie sich in wenigen Wochen so weit schulen, um im Gefechte vollständig ihre Schuldigkeit zu thun. Thatsächlich traten diese Verhältnisse z. B. im dänischen Kriege ein. Drei Vierteile der seemännischen Besatzung von „Arkona", „Nymphe" und „Lorelei" waren Rekruten und dienten noch nicht vier Wochen, als Kapitän Jachmann mit ihnen in das Gefecht von Jasmund zog. Die notwendigsten Eigenschaften des Kriegsschiffmatrosen, die Seemannschaft und Disziplin, letztere wenigstens in gewissem Grade, bringt der Kauffahrteimatrose bereits mit; er hat also hauptsächlich nur das Geschützexerzitium zu erlernen, um für das Gefecht brauchbar zu sein, und dies läßt sich in vier Wochen, soweit es nicht die Hauptnummern betrifft, sehr gut thun.

Es ist eine allgemein bekannte Sache, daß Seeleute der Handelsmarine höchst ungern auf der Kriegsflotte dienen, und wenn dieser Widerwille wegen der allgemeinen Wehrpflicht bei uns auch weniger offenkundig auftritt als z. B. in England, wo die Flottenbemannungsfrage stets die größten Schwierigkeiten macht, so ist er nichtsdestoweniger auch bei uns vorhanden.

Obwohl der Handelsmatrose viel mehr arbeiten muß, schlechteres Essen bekommt und nur etwas besser bezahlt wird als der Kriegsschiffmatrose, bildet er sich ein, mehr Freiheit zu haben als dieser und sein eigener Herr zu sein, während er jenen als Sklaven betrachtet. Das ist nun freilich nur Einbildung, und der Kriegsschiffmatrose ist in jeder Beziehung besser daran, mit der einzigen Ausnahme, daß er etwas weniger Geld erhält (wiewohl sich dies Mißverhältnis durch die jährlich wachsende Kapitulanten-, Seefahrts- ꝛc. Zulagen bald ganz ausgleicht) und nach zurückgelegter Reise nicht beliebig sich ein anderes Schiff suchen kann; aber das Vorurteil ist einmal da. Infolgedessen darf auf Ergänzung der Stammmannschaften durch Kapitulanten aus der Handelsmarine sehr wenig gerechnet werden. Kann man sich deshalb nicht dazu entschließen, diese Aversion durch höhere Geldkompetenzen, besonders aber durch die Zusicherung einer auskömmlichen Zukunft, sei dies in Form einer Pension oder anderweitig auszugleichen, was freilich in nicht zu ferner Zeit doch wird geschehen müssen, so muß die Flotte

sich ihren Stamm an Matrosen und Unteroffizieren selbst erziehen, und dies ist der Zweck des Schiffsjungeninstituts.

Knaben von vierzehn bis sechzehn Jahren von gesundem Körperbau und mit den ihrem Alter entsprechenden bürgerlichen Schulkenntnissen werden in dasselbe aufgenommen und verpflichten sich durch ihren Eintritt zu einer zwölfjährigen Dienstzeit einschließlich ihrer dreijährigen gesetzlichen Dienstpflicht in der Marine. Als Gegenleistung übernimmt letztere ihre vollständige Erziehung und Unterhaltung, so daß die Eltern jeder ferneren Sorge für ihre Kinder überhoben sind.

Da die fachliche Tüchtigkeit der Stammmannschaften nach dem weiter oben Gesagten für die Wirksamkeit einer Flotte außerordentlich in das Gewicht fällt, so wird auf ihre Erziehung und die Entwickelung ihrer körperlichen und geistigen Eigenschaften die größte Sorgfalt verwandt.

Nach ihrer Einstellung, welche im April erfolgt, werden die Schiffsjungen auf zwei der Schulbriggs: „Rover", „Musquito" oder „Undine", eingeschifft und verweilen auf derselben sechs Monate bis zum nächsten Oktober, während welcher Zeit die Briggs anfänglich im Kieler Hafen liegen und dann in der Ostsee kreuzen, um die Jungen praktisch für ihr Fach vorzubilden.

Im Oktober werden letztere ausgeschifft und siedeln während des Winters in die Schiffsjungen-Kaserne nach Friedrichsort bei Kiel über, wo sie teils durch Offiziere, teils durch Zivillehrer theoretischen Unterricht im Lesen, Schreiben, Rechnen Geographie, Geschichte, Seemannschaft, Artillerie und Dienstkenntnis erhalten, außerdem aber infanteristisch mit Gewehr und am Geschütz ausgebildet werden.

Mit dem Beginn ihres zweiten Dienstjahres gehen sie an Bord einer der Schiffsjungen-Korvetten, kreuzen mit ihr bis Juli in der Ostsee und treten dann eine Reise nach Westindien oder Südamerika an. Auf dieser Reise geht praktischer und theoretischer Unterricht Hand in Hand. Ende September des dritten Dienstjahres kehren sie mit der Korvette zurück, erhalten vier Wochen Urlaub und gehen dann fünf Monate, d. h. bis zum Schlusse ihres dritten Dienstjahres, an Bord des Artillerieschulschiffes „Mars", um dort gründlich als Artilleristen ausgebildet zu werden resp. sich als Geschützführer Zeugnisse zu erwerben.

Schiffsjungen von besonderer Befähigung und guter Führung werden schon während des dritten Dienstjahres zu Schiffsjungen-Unteroffizieren ernannt und nach Absolvierung des Artillerieschulschiffes zu Obermatrosen (Gefreitenrang) ernannt, während die übrigen Matrosen (Gemeine) werden.

Nach zweiundsiebzigmonatlicher Seefahrtszeit und guter Führung rücken sie dann zu Unteroffizieren auf.

Offiziere und Unteroffiziere werden für die Schulbriggs besonders ausgesucht, da nicht jeder derselben für die Erziehung solcher Knaben geeignet ist, mag er in seinem Fache auch noch so tüchtig sein. Für Kommandant und ersten Offizier dauert ein solches Kommando gewöhnlich drei Jahre, und sie werden nie gleichzeitig abgelöst, damit das einmal angenommene System möglichst wenig Veränderung erleidet, was durch den zugleich erfolgenden Wechsel dieser beiden dirigierenden Persönlichkeiten leicht eintreten könnte. Die äußere Erziehung ist natürlich von

Anfang an eine durchaus seemännisch-militärische, und der Dienst am Bord der Briggs weicht nur insofern von dem auf den wirklichen Kriegsschiffen ab, als dies die besonderen Zwecke bedingen. So z. B. haben die Schiffsjungen nur acht Stunden täglich Wache, während den Matrosen zwölf zufallen, weil ein jugendlicher Körper ohne die gehörige Nachtruhe nicht ordentlich gedeiht.

Ebenso ist die Zeit der anstrengenden Segel- und Geschützexerzitien auf täglich zwei Stunden festgesetzt, und die Gesamtzeit der täglichen dienstlichen Beschäftigung darf sechs Stunden nicht überschreiten.

Ein in Friedrichsort angestellter und der an Bord der Schulkorvette eingeschiffte Marine-Pfarrer überwachen das geistige Wohl der Knaben und teilen sich mit den Offizieren in den theoretischen Unterricht.

Die Besatzung einer solchen Brigg zählt hundertsechsunddreißig Köpfe, davon fünfundsiebzig Schiffsjungen und dreißig tüchtige Matrosen, die teils als Lehrer, hauptsächlich aber zur Bedienung des Schiffes in schlechtem Wetter bestimmt sind, wenn die schwachen Kräfte der Knaben dazu nicht ausreichen.

Die Schiffsjungen werden während ihrer dreijährigen Ausbildungsperiode nicht als Militärs betrachtet und für etwaige Vergehen deshalb auch nicht nach militärischen Gesetzen bestraft, sondern wie Schulknaben behandelt. Der Kommandant und dessen Vertreter, der erste Offizier, versehen Vaterstelle bei den Schiffsjungen, und während einerseits die ganze Erziehung darauf gerichtet ist, die Knaben tüchtig für ihren späteren Beruf zu machen, sie an Ordnung, Reinlichkeit und strenge Disziplin zu gewöhnen, geschieht auf der andern Seite wieder alles, um ihnen das Leben so viel wie möglich zu erleichtern, ihren jugendlichen Neigungen Rechnung zu tragen, ihren Frohsinn zu wecken und zu erhalten und sie so wenig die Heimat vermissen zu lassen, als dies die Verhältnisse an Bord eines Schiffes nur irgend gestatten.

In ihren Mußestunden wird ihnen alle mögliche Freiheit gewährt. Die Beobachtung der Etikette fällt dann fort; sie mögen singen, jubeln, spielen so viel sie wollen; selbst wenn sie einmal in tüchtiger Rauferei ihre Kräfte probieren, wird es ihnen nachgesehen. Eine Bibliothek unterhaltender und belehrender Bücher, die der Prediger verwaltet, sorgt für eine angemessene Lektüre. Der Zimmermann lehrt das Schnitzen und Aufbauen zierlicher Schiffs- und Bootmodelle, an denen sie ihre mechanischen Talente bilden können; der Schneider unterweist sie im sachgemäßen Ausbessern ihrer Kleidungsstücke; dieser Matrose spielt mit ihnen Schach, jener zeigt ihnen das Fertigen von Matten oder das Flechten von Strohhüten. Auf diese Weise wird spielend die Intelligenz nach allen Richtungen geweckt und die praktische Lebensbildung angebahnt, die den Seemann charakterisiert, aber für sein Fach auch durchaus nötig ist, um sich in schwierige Lagen leicht finden und durch geschickte Benutzung der ihm zu Gebote stehenden Hilfsmittel daraus befreien zu können.

Ein ganz vorzügliches Mittel, um die unausbleibliche Eintönigkeit des Seelebens zu unterbrechen und ihren schädlichen Einfluß auf die Besatzungen zu beseitigen, ist Musik, und fast alle Seeleute schwärmen dafür.

Dies kommt der Disziplin und dem Dienst zu gute, und da die Verhältnisse es nicht gestatten, jedem einzelnen Schiffe ein besonderes Musikkorps mitzugeben, so wird dafür gesorgt, daß sich ein solches aus den Matrosen selbst bilden kann. Zu diesem Zwecke befindet sich auf jeder Schulbrigg und Schulkorvette ein Hautboist als musikalischer Lehrer, der sechs oder acht der fähigsten Jungen in den verschiedenen Instrumenten so weit bringt, daß sie später, wenn sie als Matrosen auf die andern Schiffe abgegeben werden, gleich ein eingespieltes Korps und den Kern eines sich allmählich vergrößernden Orchesters bilden. Da diese Einrichtung schon seit längeren Jahren besteht, so geht fast keins unserer größeren Schiffe auf lange Reisen aus, ohne unter seiner Besatzung ein gutbesetztes Musikkorps zu haben, das sich sehr bald noch vergrößert, da sich unter einer Besatzung von drei- bis vierhundert Mann fast immer mehrere Persönlichkeiten finden, die entweder schon ein Instrument spielen oder so viel musikalisches Talent besitzen, um bald ein solches zu erlernen.

Bei Beginn der ostasiatischen Expedition befanden sich auf der Fregatte „Thetis" nur zwei Matrosen, die ein Instrument spielten, sehr bald brachte der musikalische Arzt jedoch ein Korps zusammen. In China trennte sich die „Thetis" vom Geschwader, um eine Tour durch den Indischen Archipel zu machen und erst nach sechs Monaten in Siam wieder mit ersterem zusammenzutreffen. Als die „Arkona", welche ein militärisches Musikkorps an Bord hatte, auf der Reede von Bangkok ankam, begrüßte sie die dort schon liegende „Thetis" mit den Klängen des Preußenliedes. Wie erstaunt war man aber auf dem Flaggschiff, als plötzlich sechzehn Musici auf dem Halbdeck der „Thetis" erschienen und im besten Zusammenspiel den Gruß erwiderten. Der dirigierende Arzt hatte sich mit Ruhm bedeckt, seine Truppe machte den Hautboisten auf das erfolgreichste Konkurrenz.

Ebenso hat es Fremde oft überrascht, wenn sie auf unsern Briggs ein Korps kleiner Schiffsjungen als geschulte Musici auftreten sehen, sei es, um bei der Flaggenparade die preußische Hymne zu blasen, oder in den Mußestunden ihren Kameraden zum Tanz aufzuspielen. Man findet dies in keiner andern Marine; aber der wohlthätige Einfluß, den die Pflege der Musik auf das Gemüt und den Geist unserer Schiffsbesatzungen ausübt, läßt sich nicht verkennen und bringt die besten Früchte.

Bei der bedeutenden Vergrößerung der Marine kann indessen das Schiffsjungeninstitut die notwendige Zahl von Stammmannschaften nicht liefern, und man wird deshalb in nächster Zeit daran denken müssen, namentlich die Unteroffiziere durch Kapitulanten aus der Handelsmarine zu ergänzen und diesen höhere Gehälter zu bewilligen als jetzt gegeben werden. Da wir Unteroffiziere nur aus der Handelsmarine rekrutieren können, so müssen wir natürlich mindestens eben so hohe Gehälter zahlen, als jene sie ihren Steuerleuten gibt, vor allen Dingen aber, wie schon erwähnt, den Kapitulanten als Äquivalent für den ungemein anstrengenden und schwierigen Dienst nach einer angemessenen Reihe von Dienstjahren eine gesicherte und auskömmliche Zukunft durch Pension oder auf andere Weise eröffnen.

Von Matrosen existieren zwei Klassen in der Marine, Matrosen und Obermatrosen. Die monatliche Löhnung der ersteren beträgt neun, die der letzteren

achtzehn Mark. Alle ersatzpflichtigen Seeleute, die einjährig Freiwilligen und die vierjährig Freiwilligen werden als Matrosen eingestellt.

Als einjährig Freiwillige (im Gegensatz zur Landarmee mit Löhnung, Kleidung und Verpflegung an Bord) werden Seeleute, die das Steuermannsexamen gemacht oder junge Leute genommen, welche die Berechtigung zum einjährigen Dienst in der Landarmee haben und eine Seefahrtzeit von zwölf Monaten nachweisen.

Als vierjährig Freiwillige werden junge Leute der Landbevölkerung zwischen siebzehn bis zwanzig Jahren eingestellt, die sich dem seemännischen Berufe widmen wollen und die eine ähnliche Erziehung wie die Schiffsjungen erhalten.

Nach achtundvierzigmonatlicher Seefahrtzeit und bei guter Führung wird der Matrose zum Obermatrosen befördert, nach zweiundsiebzigmonatlicher Fahrzeit kann er Unteroffizier (Maat) werden.

Zu der Löhnung treten sowohl für Matrosen wie für Unteroffiziere noch die Kleidergelder. Früher wurde die Uniform wie bei der Landarmee vom Staate unentgeltlich geliefert. Es hat sich jedoch herausgestellt, daß es in jeder Richtung zweckmäßiger ist, wenn der Matrose sich die Uniform selbst hält. Es vereinfacht die Kontrolle und muntert die Leute auf, ihre Kleider, die jetzt ihr persönliches Eigentum sind, mehr zu schonen, so daß sowohl sie als der Staat Vorteil dabei haben. Letzterer liefert die Kleider nach vorgeschriebenem Muster und vorgeschriebener Zahl zum Selbstkostenpreise, und die Leute müssen sie sich kaufen. Die Kleidergelder betragen monatlich neun Mark. Diese seit mehreren Jahren getroffene Einrichtung hat sich auch in jeder Beziehung als gut erwiesen, und sie spornt die Leute an, mit ihren Kleidungsstücken sparsam zu wirtschaften. Ein ordentlicher Matrose hat nach Vollendung seiner (faktisch) zweieinhalbjährigen Dienstpflicht im Durchschnitt außer drei bis vier guten Anzügen ein Durchschnitts-Kleiderguthaben von sechzig bis achtzig Mark.

Die Uniform des Matrosenkorps ist ebenso praktisch wie kleidsam. Der gewöhnliche Dienstanzug besteht aus einem blauwollenen Hemde, je nach dem Klima aus Tuch- oder starken Leinwandhosen, einer wollenen gewirkten Mütze ohne Schirm, und Schuhen. Zur Schonung des Hemdes wird bei der Arbeit eine weiße Leinwandbluse übergezogen. Außerdem besitzt jeder eine weite und dicke Jacke von Düffel, einen wollenen Shawl und wollene Unterkleider.

Zum Paradeanzug gehört ein weißes Hemde mit blaugestreiftem Kragen und Aufschlägen, weiße Leinwand- oder blaue Tuchbeinkleider, eine kurze blaue Tuchjacke mit blanken Ankerknöpfen, welche jedoch nur an Bord getragen wird, und ein schwarzseidenes Halstuch. In den Tropen trägt der Matrose eine weißüberzogene Mütze, oder es werden auch Strohhüte gestattet, welche sich die Leute gewöhnlich selbst anfertigen.

Der Schnitt gestattet eine vollständig freie Bewegung aller Gliedmaßen, wie sie an Bord auf einem schwankenden Schiffe und bei den Arbeiten in den Toppen unumgänglich nötig ist. Die wollenen Hemden und Unterkleider schützen bei der auf See so häufig wechselnden Temperatur und den Unbilden der Witterung gegen Erkältungen, und die dicke weite Jacke den Oberkörper gegen Nässe. Es kommt zwar oft genug vor, daß die Mannschaften trotzdem bis auf die Haut

durchnäßt werden, aber einmal sind sie abgehärtet genug, um das ertragen zu können, und sodann gestattet die Zahl ihrer Kleidungsstücke, dieselben wenigstens dreimal zu wechseln.

Da auch die Bespeisung, die jedoch nur auf in Dienst gestellten Schiffen gegeben wird, sehr kräftig ist, die Leute ganz regelmäßig leben und sich immer in schöner freier Luft bewegen, so ist der Gesundheitszustand auf den Schiffen im allgemeinen sehr befriedigend, und die Krankheiten beschränken sich fast nur auf äußerliche Fälle. In tropischen Klimaten können Epidemien freilich bisweilen furchtbare Verheerungen unter den dichtgedrängten Besatzungen anrichten, jedoch geschieht durch zweckmäßige Ventilation und sonstige sanitätliche Vorsichtsmaßregeln alles mögliche, um solchen Fällen vorzubeugen.

Trotzdem übt der bloße längere Aufenthalt in den Tropen auf die Naturen unserer nordischen Seeleute einen sehr schädlichen Einfluß, und auch die stärkste Konstitution wird auf die Dauer dadurch erschüttert. Dies sowohl wie die beständigen Strapazen machen den Seemann vor der Zeit alt. Heftige Leberleiden und Rheumatismus suchen ihn fast unausbleiblich heim, und wenn Landbewohner noch im vorgeschrittenen Mannesalter ihr Fach versehen, ist der Seemann für das seinige sehr oft schon unbrauchbar.

Es ist daher eben so notwendig als natürlich, wenn man in der Marine die verschiedenen Chargen mit möglichst jungen Kräften besetzt und ein verhältnismäßig schnelles Avancement stattfinden läßt. Zugleich fordert aber die Gerechtigkeit, daß die Seeleute im Dienste des Staates für den so viel schnelleren Verbrauch ihrer Kräfte entschädigt werden. In dem neuen Pensionsgesetz für Heer und Marine ist dies denn auch berücksichtigt, und es wird ihnen für jede Reise, welche außerhalb der deutschen Meere über dreizehn Monate währt, die doppelte Dienstzeit gerechnet.

Die Beförderung zum Unteroffizier setzt, wie bemerkt, eine zweiundsiebzigmonatliche Fahrzeit voraus, von denen mindestens zwölf Monate als Obermatrose erworben sind; ebenso das Zeugnis über Ausbildung als Geschützführer auf dem Artillerieschulschiff. Von seemännischen Unteroffizieren gibt es drei Branchen, den Bootmannsmaat, den Feuerwerksmaat und den Navigations-Bootsmannsmaat, und die Matrosen werden zu ihnen befördert, je nachdem ihre Vorbildung dazu angethan ist.

Sie werden Bootsmannsmaate, wenn sie mehr Kenntnisse in der praktischen Seemannschaft entwickeln. Als solchen liegt ihnen mit den zugeteilten Mannschaften hauptsächlich die Bedienung der Segel sowie die Verrichtung der gewöhnlichen Schiffsarbeiten ob. Die Feuerwerksmaate gehen aus den besten Geschützführern hervor, und ihre Aufgabe ist die Beaufsichtigung und Instandhaltung der Waffen und der Munition. Die Navigations-Bootsmannsmaate endlich überwachen das Steuern und alle jene Arbeiten, welche mit der Navigierung des Schiffes im Zusammenhange stehen, wie z. B. das Messen der Schiffsfahrt (Loggen) und das Werfen des Senkbleis (Loten), während das eigentliche Beobachten und die Berechnung des Schiffsortes jedoch Sache eines damit betrauten Offiziers, des Observationsoffiziers, ist, der darin vom Kommandanten kontrolliert wird.

Die Unteroffiziere jeder Branche zerfallen in zwei Gehaltsklassen. Der Maat hat den Rang eines Unteroffiziers der Landarmee und bezieht außer seinen Kleidergeldern und sonstigen (obenerwähnten) Zulagen sechsunddreißig Mark monatliches Gehalt; der Obermaat (die nächst höhere Rangstufe) rangiert mit den Sergeanten und hat einundfünfzig Mark Löhnung.

Die Uniform der Unteroffiziere ist dieselbe wie die der Matrosen, nur tragen sie auf dem linken Ärmel des Hemdes oder der Paradejacke ein Abzeichen, das bei den Bootsmannsmaaten ein Anker, bei Feuerwerksmaaten zwei gekreuzte Geschützrohre, bei Navigations-Bootsmannsmaaten zwei gekreuzte Anker darstellt. Die erste Klasse der Unteroffiziere hat über diesen Abzeichen noch eine Krone.

Die Maate verbleiben gewöhnlich in jeder Klasse mehrere Jahre, indessen hängt dies ganz von der Befähigung ab, und die Anciennetät wird nicht als unumstößliche Regel betrachtet, um den Unteroffizier die nächste und höchste Stufe seiner Laufbahn, die des Deckoffiziers, erreichen zu lassen. Deckoffiziere II. Klasse sind der Bootsmann, der Feuerwerker und der Navigations-Bootsmann, Deckoffiziere I. Klasse der Oberbootsmann, Oberfeuerwerker und Obernavigations-Bootsmann. Erstere beziehen ein pensionsfähiges Gehalt von 1200, letztere ein solches von 1800 Mark jährlich und außerdem fünfzig Mark monatliche Tafelgelder, wenn sie an Bord eingeschifft sind. Die Uniform der Deckoffiziere ist die der Offiziere ohne deren Abzeichen auf Achsel und ohne die Streifen am Ärmel. Während nämlich die Seeoffiziere im gewöhnlichen Dienste die den Graden der Landarmee entsprechenden Achselstücke tragen, sind sie auch noch durch Goldstreifen am Unterärmel unterschieden, der Unterleutnant hat einen schmalen Ärmelstreifen, der Leutnant zur See einen doppelt so breiten wie der Unterleutnant, der Kapitänleutnant zwei dergleichen, der Korvettenkapitän drei, der Kapitän zur See vier, der Kontreadmiral einen etwa vier Zentimeter breiten, der Vizeadmiral einen solchen und einen schmalen, der Admiral einen breiten und zwei schmale darüber. Außerdem tragen alle Seeoffiziere über den Tressen auf den Ärmeln eine vergoldete Krone, einen Stern oder eine Rosette, je nachdem sie dem Admiralstab (entsprechend dem Generalstab der Armee), dem Seeoffizierkorps oder dem Marinestab (technische Branchen) angehören.

Der Deckoffiziersäbel ist dem Offiziersäbel gleich. Die Mütze zeigt den schmalen Goldrand der Kadetten, während die Offiziere breite Goldränder tragen.

Die verschiedenen Branchen der Deckoffiziere sind an den Abzeichen der resp. Unteroffiziere kenntlich, die jedoch nicht auf den linken Oberärmel, sondern auf die vorderen Ecken des Rockkragens gestickt sind. Die Deckoffiziere müssen außer ihren fachlichen Obliegenheiten auch der Feder gewachsen sein und die Verwaltung des zu ihrem Detail gehörigen Inventars und Materials führen können.

Dem kritischen Beobachter kann es nicht entgehen, daß Beschäftigung und Beruf sich häufig schon in der äußeren Erscheinung des Menschen bekunden. In höherem Grade, als bei andern Ständen, ist dies bei den Seeleuten der Fall, hauptsächlich aber bei den Matrosen, die allein den seemännischen Typus in seiner Eigentümlichkeit repräsentieren.

Die höheren Chargen lassen sich nicht so allgemein beurteilen. Herkunft,

Erziehung und häufige Berührung mit der außerhalb der Bordwände liegenden Welt üben auf diese ihren bestimmenden Einfluß und verwischen die besonderen Eigenheiten des Charakters, wie sie sich bei Jan Maat, dem Matrosen par excellence, entwickeln, der den größten Teil seines Lebens auf dem blauen Wasser „vor dem Maste" zubringt und dessen ganzer Ehrgeiz darin besteht, sich unter den Kameraden den Namen eines „fixen Kerls" zu erwerben.

Treffen zwei von diesen irgendwo zusammen, und sei es auch auf einer hundert Meilen im Inlande gelegenen Klippe, wohin vielleicht ein widriger Wind sie verschlagen, so finden sie sich gewiß auf den ersten Blick heraus.

Die Kleidung gewährt dabei nur geringen Anhalt. Der nivellierende Zeitgeist hat auch die frühere Seemannstracht verdrängt. Der „Südwester" ist der Schirmmütze oder dem Hut, die Jacke mit den obligaten Teerflecken dem schwarzen Tuchrock gewichen, da der Matrose für Schwarz eine besondere Vorliebe hat.

Wenn Jan Maat jetzt in anständige Gesellschaft geht, macht er sich „verflucht fein", und nicht selten erscheint er sogar in „Kneifzange", „Schraube" und mit „Leesegeln auf beiden Seiten", wie er technisch Frack, Hut und Vatermörder bezeichnet.

Dann verrät ihn im Äußern höchstens noch der schwarzseidene Regenschirm, den er selbst im schönsten Sonnenschein stets mit sich schleppt und vielleicht noch die aus den alten Traditionen gerettete besondere Schleife des Halstuches. Doch auch diese Reliquie wird schon dem prosaischen Schlipsknoten der Landratten geopfert, seitdem Kahnschiffer und andere Süßwassermatrosen sich jene Schleife angemaßt.

Der schwankende Gang ist ebenfalls kein sicheres Zeichen. Bei echten Seeleuten verliert er sich nach kurzer Zeit auf festem Boden, und von den nachgemachten wird er wie die Halstuchschleife widerrechtlich usurpiert.

Dagegen liegt in dem Gesichte des Seemanns ein gewisses Etwas, das sich nicht nachahmen läßt und ihn namentlich den Fachgenossen entschieden kenntlich macht. Es ist dies der Stempel, den der Ozean allen seinen Kindern aufdrückt, die an seinem bewegten Busen genährt und in seinen starken Armen aufgewachsen sind.

Er läßt sich nicht genau definieren, dieser Stempel, aber ein freies offenes Auge, durch das man meistens bis mitten in das Herz schaut, ein wettergebräuntes Antlitz, auf dem sich männliche Entschlossenheit bekundet und dessen Ernst ein Zug heiterer Sorglosigkeit mildert — das sind einzelne Merkmale desselben, die fast immer wiederkehren.

Man hat die Matrosen öfters große Kinder genannt, und sie sind es auch in Wahrheit fast in allem, was außerhalb ihrer fachlichen Sphäre liegt. Innerhalb derselben sind sie klug, gewandt, selbständig. Stets von den Elementen angefeindet, Schritt vor Schritt ihres Weges ihnen abkämpfend, lernen sie geschickt der Gefahr entgehen oder kaltblütig sie erwarten und kühn besiegen. Sie wissen, daß ein Fehltritt, eine ungeschickte Bewegung sie in das offene Wellengrab schleudern kann und hüten sich vor Schaden.

Was jedoch außerhalb der Schiffswände passiert, wie sich dort das Leben abwickelt in der Sorge um die tägliche Existenz und die kleinen Erbärmlichkeiten,

um welche sich das Dasein der arbeitenden Klassen dreht, die gewöhnlich keinen günstigen Einfluß auf den Charakter des Menschen üben, gleichwohl aber den praktischen Verstand schärfen und lebensklug machen — das ist dem Matrosen fremd.

In materieller Beziehung kennt er keine Sorge. Seeleute sind in der ganzen Welt gesucht und gut bezahlt. Gefällt es ihnen nicht an einem Orte, so gehen sie zu einem andern, und fixe Kerle sind nie um ein Unterkommen verlegen. Das Handgeld verschafft ihnen die Mittel, sich für die Reise mit der nötigen Kleidung und sonstigen kleinen Bedürfnissen zu versorgen, für alles übrige aber sorgt das Schiff.

Mit der Regelmäßigkeit eines Uhrwerks erscheinen die Mahlzeiten auf dem Tische, und sind auch die Erbsen etwas hart geraten, oder sieht der Speck goldgelb aus, oder zeigen sich im Schiffszwieback die Anfänge von Insektensammlungen — über solche Kleinigkeiten sieht er fort; er räsonniert, aber er ißt, und Thätigkeit, frische Seeluft und ein guter Magen kräftigen den Appetit.

Was kümmern Jan Maat widrige Winde oder schlechtes Wetter! Er thut seine Wache, räsonniert inwendig (Räsonnieren gehört zu seinem Leben), wenn er auf der Freiwache aus der warmen Koje in Sturm und Regen hinaus muß, aber sonst ist es ihm gleich, wohin der Kurs des Schiffes sich richtet. Es ist Sache des Kapitäns, für die Sicherheit des Schiffes und dafür zu sorgen, daß es richtig am Ort seiner Bestimmung anlangt. Je länger die Reise, desto besser, um so höher die Abrechnung.

Wenn sie nur recht lange vorhielte! Aber leider versteht der Matrose nicht mit Geld umzugehen, es brennt ihm förmlich in der Tasche.

Woher sollte er es auch lernen? Zwar verdient er es sich im Schweiße seines Angesichtes, aber da er es erst nach Beendigung der Reise ausbezahlt erhält, hat er längst vergessen, mit wie viel schweren Stunden er die blanken Thaler erworben, und betrachtet sie eher als ein unverhofftes Geschenk. Es geht ihm damit, wie mit der Freiheit. Beides hat er, so lange er an Bord war, und vielleicht jahrelang entbehrt; jetzt wird er auf einmal damit überschüttet — was Wunder, wenn er von beiden in den meisten Fällen einen unrichtigen Gebrauch macht und bisweilen Extravaganzen vollführt, als sei er aus einem Tollhause entsprungen!

Eben deshalb würde es aber unrichtig sein, die Seeleute und ihren Charakter nach solchen Ausbrüchen eines mißverstandenen Freiheitsgefühles zu beurteilen. Das Benehmen des Matrosen, wenn er nach längerer Reise zuerst an Land kommt, ist ein Rausch, der anderen Menschen oft unverständlich sein und auf sie einen sonderbaren Eindruck hervorbringen mag, aber jedenfalls zu entschuldigen ist.

Das Seeleben hat gewisse Reize, die manche seiner Schattenseiten aufwiegen, aber für Jan Maat, den Arbeiter des Meeres, ist es ein schweres Dasein, ein Leben voller Drangsale, Entbehrungen und unnatürlichen Zwanges.

Der Landbewohner verknüpft mit dem Ozean so gern den Begriff einer unbegrenzten Freiheit; er denkt es sich so schön, auf den blauen Fluten dahinzuschweben, den erquickenden Hauch des Meeres einzuatmen, sich an seinen großartigen Wundern zu erfreuen, fremde Weltteile zu schauen und kostbare Erinnerungen zu sammeln.

Diese Anschauungen haben auch eine gewisse Berechtigung, aber für den Matrosen sind sie nicht zutreffend. Abgesehen von seiner allgemeinen Bildungsstufe, die eine poetische Auffassung seines Berufes kaum zuläßt, genießt gerade er von der Freiheit auf dem Meere fast nichts. Mit dem Augenblicke, wo er den Fuß an Bord setzt, ist es mit seiner Freiheit zu Ende und der Zwang beginnt.

So lange die Reise währt, hat er weder Tag noch Nacht Ruhe. Jeder Unbill der Witterung ausgesetzt, harren seiner beständig Strapazen und schwere Arbeit. Die blauen Fluten des Ozeans durchnässen ihn oft bis auf die Haut, und der erquickende Hauch des Meeres peitscht ihm eben so oft Regen und Salzwasser in das Gesicht. Von den fremden Weltteilen schaut er herzlich wenig, denn während des kurzen Aufenthaltes im Hafen drängt die Arbeit mehr als je.

Vergnügungen und Zerstreuungen, wie sie sich selbst dem Ärmsten am Lande bieten, ein Spaziergang ins Freie, in Wald und Feld, und Ähnliches, an dem sich Geist und Herz erfrischt, kennt der Matrose nicht. Im ewigen Einerlei vergeht ihm ein Tag wie der andere in Arbeit und Beschwerde, oft aber doch so inhaltslos, daß selbst der Name vergessen wird.

Der Mensch gewöhnt sich an alles, so auch an ein solches Leben; aber trotzdem bleibt es ein unnatürlicher Zustand, und es ist nur eine berechtigte Forderung der menschlichen Natur, wenn sie dafür Entschädigung sucht, sobald sich dieselbe bietet.

Im allgemeinen steht der Seemann im Inlande in dem Rufe, eine überwiegende Neigung zum Genusse von Spirituosen zu haben. Vielfach verdankt er dies Renommee den Marryatschen Romanen, aber so lebenswahr dieselben auch den englischen Matrosen zeichnen, so wenig paßt in dieser Beziehung ihre Schilderung auf unsere deutschen Seeleute. Damit sollen die letzteren jedoch nicht etwa als Mäßigkeitsapostel hingestellt werden. — Durchaus nicht! Zur rechten Zeit und am rechten Orte nehmen sie ganz gern ein „Dröppchen“ und nicht „zu stark von Wasser“. Jene Anekdote, wo eine Dame den Matrosen, welcher ihr einen Dienst geleistet, mit der Frage in Verlegenheit setzt, ob er lieber ein Glas Wein, Rum oder Grog haben wolle, und er sich durch die Antwort aus der schwierigen Affäre zieht: „Ich bitte um ein Glas Wein, und bis der Grog fertig ist, um ein Glas Rum“ — ist gewiß wahr aus dem Leben gegriffen, aber trotzdem thut man unsern Matrosen unrecht, wenn man sie in puncto Trinkens mit Engländern, Amerikanern oder wohl gar Russen auf eine Stufe stellt.

An Bord der Schiffe, namentlich aber in unserer Kriegsmarine, ist Trunkenheit ein verhältnismäßig seltenes Vergehen. Eine Strafe, welche für englische und amerikanische Matrosen zu den empfindlichsten gehört, das Verdünnen der täglichen Rumrationen mit Wasser, würde bei uns ganz unangebracht sein und vollständig ihren Zweck verfehlen. Da Spirituosen an die Mannschaft nur nach Diskretion des Kommandanten verabreicht werden, erhält sie oft wochenlang keinen Branntwein, ohne daß sie deshalb sich unglücklich fühlt. Früher war es Usus, den Strafarbeitern der „schwarzen Liste“ Spirituosen vorzuenthalten, aber man ließ diese Strafe als zwecklos bald wieder fallen.

Am besten hat man jedoch in ausländischen Häfen, wo viele Schiffe verschiedener Nationen zusammenliegen, Gelegenheit, den Unterschied zwischen deutschen und fremdländischen Seeleuten zu beobachten. Kommen letztere an das Land, so steuern sie sofort auf das nächste in Sicht kommende Wirtshaus los, legen sich hinter einer Flasche Kognak vor Anker und erscheinen auf der Straße meistens in sinnlos trunkenem Zustande. Die unsern verschmähen auch nicht eine kleine Erfrischung, aber ihr lebhaftes Ehrgefühl und ihre höhere Bildungsstufe halten sie davon ab, sich in gleicher Weise herabzuwürdigen, wenngleich einzelne Ausnahmen immer stattfinden.

Sie heitern sich an, dann aber ist ihr Zweck erreicht, und den Rest ihrer Kassen bringen sie in noblerer Weise an den Mann. Dahin gehört vor allen Dingen die Ermietung eines Gauls, wenn es auch oft einen klassischen Anblick gewährt, Jan Maat hoch zu Roß sich tummeln und dasselbe nach nautischen Grundsätzen behandeln zu sehen. Wird beim Trab oder Galopp das Schlingern zu heftig, dann ergreift er krampfhaft den Sattelknopf oder schlingt die Arme um den Hals des Tieres, aber er amüsiert sich doch kostbar dabei, und vor allen Dingen braucht er nicht zu Fuß zu gehen, wovon er ein abgesagter Feind ist.

Hat er seiner Wißbegierde genüge gethan und sich die Gegend angesehen, so ist er befriedigt und verwendet das übrig bleibende Geld zum Einkauf von kleinen Andenken und Seltenheiten für seine Angehörigen; er ist eben ein Deutscher und denkt als solcher zu allen Zeiten der Lieben zu Hause — aber das Geld muß notwendigerweise so schnell wie möglich untergebracht werden.

Im Auslande wird ihm dies leicht, weil es nur wenig Vorschuß gibt, im Heimatshafen, mit einer zwei- bis dreijährigen Abrechnung in der Tasche, macht es ihm schon mehr Schwierigkeiten, immerhin bringt er es aber in überraschend kurzer Zeit fertig, weil so viel andere ihm freundschaftlich dabei helfen.

Da Jan Maat harmlos, vertrauend und selbst ein grundehrlicher Kerl ist, so fällt es den Juden und sonstigen Landpiraten nicht schwer, seine Leichtgläubigkeit zu mißbrauchen und durch Aufschwindelung ihrer Waren zu horrenden Preisen seinen Geldbeutel zu leeren.

In den Hafenstädten rupft alles an ihm, und da er in seiner Gutmütigkeit sich rupfen läßt, ist er sehr bald kahl. Das „schwarze Packje“, die „Kneifzange“, die „Schraube“, der seidene Regenschirm und die goldene Uhr — alles wandert eins nach dem andern wieder zurück in die Hände der Juden, und nach wenigen Tagen ist die ganze Herrlichkeit zu Ende.

Wenn dann Jan Maat, auf sein Seezeug reduziert, sich an Bord eines andern Schiffes setzen läßt und dem Bootsführer den letzten Groschen gibt, der ihm geblieben, atmet er tief auf. Der Rausch ist vorbei; mit den Decksplanken unter den Füßen fühlt er sich erst in seiner wirklichen Heimat, in der man ihn beobachten muß, um ein richtiges Urteil über ihn zu gewinnen.

Es herrscht „vor dem Maste“, mit welchem Namen man die vor dem Großmast liegenden Wohnungsräume des Matrosenkorps und aller derjenigen Personen bezeichnet, welche nicht zum Stabe des Schiffes gehören, ein eigentüm-

liches Leben, das sehr verschieden ist von dem anderer Menschen. Denkungsart, Neigungen, Beschäftigungen, alles trägt ein originelles Gepräge.

Abgesehen von den dienstlichen Einrichtungen, die dem Ganzen natürlich eine bestimmte Form geben, erinnert das Zusammenleben der Matrosen an patriarchalische Einrichtungen. Während der Dienst sie fast unausgesetzt bevormundet, die „Routine" ihr ganzes Leben an Bord nach Stunden und Minuten regelt, läßt er ihnen wenigstens die eine Freiheit, sich ihre Tischgenossen oder, wie sie technisch heißen, Backsmaaten nach eigenem Gefallen zu wählen.

Infolge dieser Konzession an die Humanität bilden sich gewissermaßen Familien, deren einzelne Glieder in einem brüderlichen Verhältnisse zu einander stehen. Das längere Zusammenleben, gleiche Interessen und Erinnerungen und gemeinsam bestandene Gefahren knüpfen das sie umschlingende Band fester, und nicht selten entsteht daraus eine Freundschaft für das ganze Leben. Der älteste an der Back ist der jedesmalige Familienvater, er spielt den Vermittler, schlichtet die vorkommenden Streitigkeiten, und seinen Entscheidungen wird fast immer willig Folge gegeben.

Überhaupt wohl wird selten den älteren Jahren mehr Achtung erwiesen als an Bord. Der Seemann respektiert nichts mehr als fachliche Tüchtigkeit und Überlegenheit. Da diese aber Folge der längeren Erfahrung sind, und man den Matrosen von dem Fehler der Selbstüberschätzung ziemlich frei sprechen kann, so ordnet er auch in anderer Beziehung seine Ansichten denen der erfahrneren älteren Kameraden unter.

Nur wenn Meinungsverschiedenheiten zwischen Gleichstehenden an Rang und Alter ausbrechen, wird auch wohl an die physische Kraft appelliert und eine Ausgleichung mit der Faust herbeizuführen gesucht.

Ein hervorstechender Zug im Charakter des Seemanns ist sein gutes Herz. Man sollte denken, daß der ewige harte Kampf mit den Elementen ihn selbst hart machen müßte, das ist aber keineswegs der Fall. Das Unglück anderer empfindet er tief mit und ist stets mit thatkräftiger Hilfe bei der Hand, ohne in seiner Sorglosigkeit dabei im geringsten an sich selbst zu denken. Er gibt den Darbenden, was er hat, sollte er sich auch selbst entblößen, und setzt willig sein Leben ein, wo es gilt, einen Mitmenschen aus Gefahr zu erretten.

Wenige der heroischen Thaten, die er in Sturm und Nacht vollführt, um den tosenden Wellen ein Opfer zu entreißen, werden registriert, aber ihre Zahl ist groß, weit größer als man glaubt.

In enger Verbindung mit dem guten Herzen stehen Religiosität, Offenheit und grader Sinn; Falschheit und Heuchelei liegen dem seemännischen Charakter fern. Im Schoße einer großartigen Natur aufgewachsen und lebend, von der Außenwelt und ihren Schlacken geschieden, ist er selbst ein unverdorbenes Naturkind, und deshalb wird es seinen Vorgesetzten auch leicht, ihn zu leiten.

Bei richtiger Behandlung läßt sich eine Schiffsbesatzung von vielen hundert Mann ohne Schwierigkeit in Ordnung halten; das Regiment muß nur bei der notwendigen Festigkeit ein väterliches sein und soviel wie möglich auf das Ehrgefühl einzuwirken suchen. Letzteres besitzt unser deutscher Seemann in hohem Grade; es treibt ihn, fachlich ohne äußeren Sporn das Äußerste zu leisten, in

kritischen Momenten der erste bei der Hand und verläßlich zu sein und den Kameraden nicht als ebenbürtig anzuerkennen, der seine Sache nicht versteht oder nicht im vollen Maße seine Schuldigkeit thut.

Ich habe schon weiter oben bemerkt, daß der Matrose gern räsonniert. Dies scheint zu seinem Leben zu gehören, aber es ist ebenso harmlos wie sein ganzer Charakter und eigentlich nur eine besondere Art, dem ihm innewohnenden Drange der Mitteilung zu genügen. Für alle Beschränkungen und Entbehrungen, die ihm sein Leben auferlegt, sucht er Ersatz und einen gewissen Trost, indem er seiner Zunge freien Lauf läßt und seinem Unmute über das, was ihm unbequem oder unangenehm ist, durch Worte Ausdruck gibt. Dies Räsonnieren hat jedoch meistens eine humoristische Färbung, ist nicht ernst gemeint und die Vorgesetzten nehmen es deshalb nicht so streng. Merkwürdigerweise findet Jan Maat immer das Bestehende schlecht. Auf allen übrigen Schiffen, wo er gewesen, war alles besser als auf dem gegenwärtigen, und diese vergleichende Kritik bildet den Hauptbestandteil seiner Unterhaltung auf der Wache und während der Freizeit. Wehe aber dem Fremden, der es wagen sollte, sein jetziges Schiff anzugreifen!

Mit dem Avancement zum Unteroffizier tritt in dem Wesen des Matrosen eine gewisse Wandelung ein. Anfänglich fällt es ihm schwer, sich in die neue Würde zu finden. Jan Maat mit seiner Sorglosigkeit und seinem „Kehre dich an nichts“ schaut noch an allen Ecken aus ihm hervor, und er wagt es noch nicht recht, den ehemaligen Ranggenossen gegenüber als Vorgesetzter aufzutreten. Allmählich fühlt er sich jedoch; er lernt das „Anranzen“ und bemüht sich, als der jüngeren Generation angehörend, dem Geiste der Zeit Rechnung zu tragen und fein zu werden.

Er läßt sich von seinen Untergebenen „Herr“ titulieren, gibt etwas darauf, in den Trillern und graziösen Schneppern der Signalpfeife es den älteren Bootsmannsmaaten zuvorzuthun und, wenn er Befehle in die Luken hinunterkommandiert, nimmt er sich Tonfall und Manier des Bootsmanns zum Muster. Er bemüht sich, möglichst viel Ernst in sein Gesicht zu legen, übt sich in Hochdeutsch und verkehrt mit den übrigen Unteroffizieren in höflicher Weise. „Pfeifer, willst du nicht die Güte haben, mich mal die Arbsenschüssel rüber zu langen.“ „Mielke, Sie sind wohl so freundlich, mir fünf Minuten vor acht Glas zu purren (wecken).“

Da er jetzt auch in nähere Berührung mit seinem Divisionsoffizier tritt und dieser ihm öfters Vorlesungen über Zeugflicken und zweckmäßige Stauung der Kleidersäcke hält, so lauscht er ihm Redewendungen ab, die ihm besonders imponieren, wie z. B. „an und für sich“. Diese bringt er dann an den Mann, wenn er die Instruktionen des Offiziers weiter nach unten gibt. Soll es einmal etwas Besonderes gelten und glaubt er seinen Ermahnungen besondern Nachdruck geben zu müssen, so sagt er auch wohl „an und für sich selbst“ oder gebraucht das Wort „analog“, was schon auf viele Bootsmannsmaate einen tiefen Eindruck gemacht hat, da sie keine rechte Vorstellung von seiner eigentlichen Bedeutung haben.

Sonntags nachmittags und auf Urlaub trägt der junge Unteroffizier einen Siegelring, weiße Handschuhe und Lackstiefel, sehr häufig auch einen vergoldeten

10*

Uhrschlüssel im Knopfloch des Hemdes. Da er mit der Tochter seiner Waschfrau in einem zarten Verhältnisse steht, so zeichnet er sich durch saubere Wäsche aus. An Land logiert er in einem Hotel, besucht abends mit seiner Zukünftigen oder vielmehr Gegenwärtigen das Theater, sitzt im Parterre, läßt ihr im Zwischenackt ein Glas Bischof, sich selbst aber Grog von Arrak geben. Wenn er auf See geht, kauft er sich ein Medaillon, läßt sich von seiner Geliebten eine Locke schenken und bewahrt sie in treuer Anhänglichkeit, bis er ein anderweitiges Verhältnis anknüpft, welcher Fall ziemlich häufig eintritt. An Bord näht er in der Freizeit kunstvolle Teppiche und Matten aus Tauwerk und Putzbaumwolle für seinen künftigen Hausstand oder spielt Dame, da Karten für die Mannschaften verboten sind.

Die dritte und höchste Stufe im Leben des Kriegsschiffmatrosen ist der Deckoffizier. Sie bildet den Schlußstein der Karriere vor dem Mast, wird jedoch von wenig Auserwählten erreicht, da es auf einem großen Schiffe nur drei aus Seeleuten hervorgehende Deckoffiziere gibt, den Bootsmann, den Navigationsbootsmann und den Feuerwerker.

Der Bootsmann ist eine der Hauptpersonen im Schiffe und eine Art Jupiter tonans mit solider Baßstimme, die im stande ist, von der großen Oberdecklute eines Panzerschiffes bis in die Hellegatsräume im vorderen Unterschiff zu dringen und bei der die Rekruten erschreckt zusammenfahren.

Ein richtiger Bootsmann lacht nie, sondern sieht immer brummig aus. Wenn er auf der einen Seite des Verdecks erscheint, verschwinden alle seine Untergebenen nach der andern, weil er stets etwas verkehrt findet und den Zunächststehenden anranzt. Nur abends nach der Ronde, wenn er in seiner Messe mit den übrigen Deckoffizieren bis zum Lichtauslöschen um zehn Uhr Solo spielt, macht er ein schmunzelndes Gesicht, wenn er gewinnt.

Die Deckoffiziere tragen keine Lackstiefel; sie sind verheiratet und stehen in Bezug auf Ausgaben unter scharfer Kontrolle ihrer Frauen, die sich von ihren Dienstmädchen „Frau Leutnant" titulieren lassen.

Der Navigationsbootsmann ist der feinste, der Feuerwerker der gelehrteste, der Bootsmann der gefürchtetste der Deckoffiziere, alle drei sind aber angesehene und wichtige Persönlichkeiten im Schiff. Die Kadetten blicken mit einer gewissen ehrfurchtsvollen Scheu zu ihnen auf und suchen ihre Freundschaft. Wenn der Zahlmeister ihnen Vorschuß für ihre Messe gibt, laden sie einen der drei Herren zu Mittag ein und geben sich Mühe, in die Unterhaltung viele technische Ausdrücke zu verweben. Ihre Arme und Beine nennen sie nur „Rundhölzer", sie „drehen bei", wenn sie sich hinsetzen, und „bekommen den Wind von vorn", wenn ihnen der erste Offizier einen Verweis erteilt. Das klingt so forsch und gibt einen seemännischen Anstrich.

Eine Respektsperson von Einfluß ist an Bord schließlich auch der Kommandantenkoch. Er ist zwar selten ein Seemann, aber die Unteroffiziere und selbst die Deckoffiziere erkennen ihn als ebenbürtig an. Im Sonntagnachmittagsklub in der Bottelierkammer spielt er eine Rolle und traktiert dort seine speziellen Freunde mit Ersparnissen, namentlich an den Tagen eines Diners beim Kom-

mandanten. Häufig ist er ein gefährlicher Charakter und tyrannisiert Kapitän, Offiziere und Mannschaft, letztere indirekt dadurch, daß er schlecht kocht und den Kapitän verdrießlich macht, was nach unten hin in geometrischer Progression wirkt. Er wird deshalb von allen wie ein rohes Ei behandelt. Ich wollte niemand raten, sich mit ihm zu verfeinden, er würde dies schwer zu büßen haben. Wehe dem Leutnant, der ihm ein schiefes Gesicht zeigt! Das nächste Mal, wenn dieser beim Kapitän speist, setzt der mit dem Koch solidarisch verbündete Kellner ihm die schlechteste Sorte Rotspohn vor sein Kouvert oder schüttet ihm heimlich Cayennepfeffer oder einen Löffel Salz in die Suppe. War die Beleidigung aber tiefer, hat sich der unglückliche Leutnant etwa unterfangen, den Koch zu rüffeln, dann ist die Rache um so schrecklicher, und die erste heftige Bewegung des Schiffes wird benutzt, um den neuen Uniformsfrack und die Epauletten des Verfemten mit recht fetter Bratensauce zu begießen.

Am schlimmsten aber hat es der Kapitän selbst. Will er gut essen und bei einem Diner nicht dadurch in Verlegenheit kommen, daß der Koch nach Eintreffen der zwanzig Gäste eine halbe Stunde vor dem Anrichten urplötzlich heftig erkrankt, oder daß aus Versehen des Kochmaats die Eier mit den Schalen in den Pudding geschlagen werden, dann muß er stets durch die Finger sehen, und natürlich richtet sich ein jeder danach.

Mit den Deckoffizieren im gleichen Range stehen die Maschinisten, die Meister, die Zahlmeister-Aspiranten, Materialienverwalter und die Bordfeldwebel.

Erstere gehen aus den Maschinenkompanien hervor. Sie treten als Dienstpflichtige oder als Kapitulanten ein, müssen bei ihrem Eintritt das Maschinenbaufach bereits praktisch kennen und avancieren nach ihren Fähigkeiten. Seit 1870 gehen aus den sich dazu eignenden Maschinisten Maschineningenieure hervor, welche auf den großen Schiffen die Maschinen leiten. Sie stehen in Offiziersrang und leben mit den übrigen Offizieren in der Messe. Diese Maßregel ist gewiß eine sehr richtige, da der Maschinist in seinem Fache nur sehr wenig von Seeoffizieren kontrolliert werden kann, und ein Mann, dem die Sicherheit und Wirksamkeit eines Schiffes, das vielleicht Millionen gekostet, in die Hände gegeben ist, unmöglich nur den Rang eines Feldwebels bekleiden durfte.

Die Meister sind die Schiffszimmerleute. Sie gehören mit ihren Gehilfen der Werftdivision an, wie alle Marinehandwerker, während alle Seeleute unter der Matrosendivision stehen.

Die Zahlmeister-Aspiranten entsprechen derselben Charge bei der Landarmee. Sie werden wie diese rekrutiert, und aus ihnen gehen die Zahlmeister hervor.

Die Funktion der Materialienverwalter liegt in ihrem Namen, und die Bordfeldwebel bilden die Polizei auf den Schiffen.

Von Handwerkern gehören noch Büchsenmacher, Maler, Böttcher, Bäcker, Schneider und Schuster zu einer Schiffsbesatzung, Schmiede und Schlosser finden sich immer unter den Heizern, da man hierzu vorzugsweise Feuerarbeiter aushebt oder anwirbt.

Den Rest der Mannschaft endlich bildet auf großen Panzerschiffen ein Detachement des Seebataillons. Die Seesoldaten werden zum Besetzen der

verschiedenen Wachtposten, wie vor der Kapitänskajütte, bei den Pulverkammern, beim Lazarett u. s. w. verwandt, ferner sollen sie bei Landungen als infanteristisch durchgebildete Truppen wirken und werden außerdem im Gefecht als Geschützbedienung verwertet.

Die Kellner und Köche der verschiedenen Messen sind die einzigen Personen an Bord, welche außerhalb des militärischen Verbandes stehen. Der Staat bestimmt zwar ihre Zahl für jedes Schiff und ihre Kompetenzen, überläßt es aber den betreffenden Offizieren, die lediglich zu ihrer Bedienung bestimmten Persönlichkeiten kontraktlich zu engagieren und sie nach Belieben zu wechseln. Solange sie sich indessen an Bord befinden, sind sie wie alle eingeschiffte Personen den Kriegsgesetzen unterworfen.

Der Stab eines größeren Kriegsschiffes, wie die Panzerfregatte „Kronprinz“, besteht demnach aus dem Kommandanten (Kapitän zur See), dem ersten Offizier (Korvettenkapitän), drei Kapitänleutnants als erste, eben so vielen Leutnants zur See als zweite wachehabende Offiziere, der doppelten Zahl von Unterleutnants zur See, einem Offizier des Seebataillons, acht bis zehn Seekadetten, drei Ärzten, einem Maschineningenieur und einem Zahlmeister, im ganzen circa dreißig bis zweiunddreißig Personen.

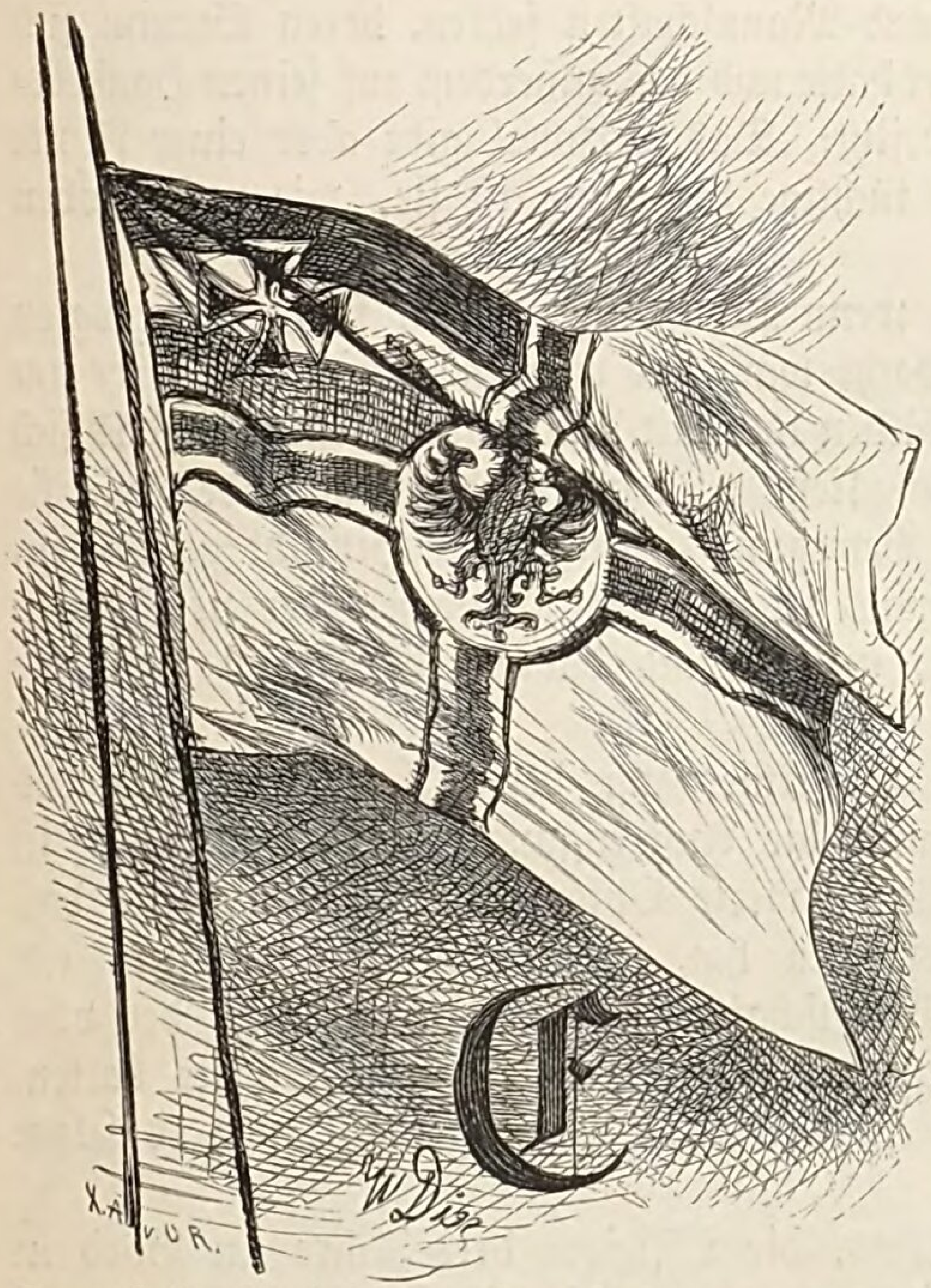
Das Maschinenpersonal zählt etwa zweiundsiebzig Mann, das Detachement des Seebataillons ebensoviel, Handwerker, Funktionäre, Kellner und Köche vierzig, und der Rest von zweihundertachtzig der fünfhundert Mann im ganzen betragenden Besatzung gehört dem Matrosenkorps an.

Die Dienstzeit in der Marine berechtigt zu denselben Vorteilen wie in der Landarmee, wenngleich erstere durch diese Maßregeln weit weniger Nutzen hat als letztere. Im Durchschnitt dauert in der Marine die Heranbildung eines guten Unteroffiziers aus dem Schiffsjungen-Institut zehn Jahre. Bei den gegenwärtigen guten Aussichten, die sich für die geistig und körperlich gewandten Marineunteroffiziere im Zivildienst bieten, der außerdem mit viel weniger Strapazen verbunden ist, dienen aber verhältnismäßig nur wenig Zivilversorgungsberechtigte nach Ablauf ihrer zwölf Jahre weiter in der Marine, und das ist für letztere sehr schlimm. Man kann rechnen, daß der Matrose erst mit fünfundzwanzig bis achtundzwanzig Jahren ausgelernt hat und daß dann erst der wirkliche Nutzen der Unteroffiziere für die Marine beginnt und sie die Zinsen des vom Staate auf die Erziehung verwandten Kapitals einbringen. Gerade in diesem Alter gehen die meisten aber fort, und deshalb wird sich sehr bald die Notwendigkeit eines anderen Ergänzungsmodus für seemännische Unteroffiziere ergeben. Wie bereits bemerkt, bleibt dafür nur die Handelsmarine übrig, und es müssen Kapitulanten durch Zusicherung höherer Gehälter und einer Pensionierung gewonnen werden, ein Schritt, zu dem sich die anderen Marinen auch gezwungen gesehen haben.

Nachdem dem Leser hiermit ein allgemeiner Überblick unserer Marine gegeben ist, soll es die Aufgabe des folgenden Abschnittes sein, ihm unsere Schiffe selbst, den Dienst auf ihnen und unsere Kriegshäfen vorzuführen.

Die Schiffe der deutschen Marine.

Die Schiffe der deutschen Reichsmarine.



Es ist bekannt, daß am 1. Oktober 1867 aus der bis dahin preußischen die Norddeutsche Bundesmarine und aus dieser am 18. Januar 1871 die Deutsche Reichsmarine hervorgegangen ist.

Man hat früher der preußischen Regierung von verschiedenen Seiten Vorwürfe gemacht, daß sie in den zwanzig Jahren, während welcher sie die Entwickelung der Marine leitete, so wenig für diese gethan und nur alles der Armee zugewandt habe. Die Ereignisse der Jahre 1864—1870 haben jedoch dargethan, daß diese Vorwürfe nicht berechtigt waren.

Die Kämpfe, welche Preußen zu bestehen hatte und die als geschichtliche Notwendigkeit unvermeidlich waren, mußten zu Lande ausgefochten werden, und die Marine konnte bei ihnen immer nur eine untergeordnete Rolle spielen. Ihr

Ausbruch stand seit 1848 bevor; es handelte sich nur um den geeigneten Anlaß dazu, und die Regierung erfüllte deshalb ihre Pflicht, wenn sie alle ihr zu Gebote stehenden Mittel auf die Armee verwandte und der Marine gewissermaßen nur das Leben fristete.

Das, was unter solchen Umständen geschehen konnte, ist trotzdem geschehen. Eine Flotte läßt sich nicht so ohne weiteres aus dem Boden stampfen. Wenn eine Nation eine große Zahl Kriegsschiffe haben will, so handelt es sich dabei freilich nur um Geld; das lehrt das Beispiel des letzten amerikanischen Krieges. Im Beginn desselben zählte die nordamerikanische Flotte kaum fünfzig kriegstüchtige Schiffe, darunter kein einziges gepanzertes. Nach vier Jahren war ihr Bestand zweiundsiebzig gepanzerte und über fünfhundert hölzerne Schiffe.

Wollte Deutschland ähnliche Energie und Geldmittel aufwenden, so würde es eine ebenso große Zahl Schiffe beschaffen können, aber damit keineswegs eine Flotte haben, weil ihm die Offiziere und Mannschaften fehlen, deren Stamm sich Amerika bereits seit langem herangebildet hatte und das außerdem auf seinen Handelsschiffen über hunderttausend Seeleute besitzt. Das Personal gibt aber einer Flotte erst ihren Wert; ohne eine genügende tüchtige Besatzung ist sie, wie weiter oben gezeigt, totes Material.

Es war daher vollständig richtig, wenn Preußen in seinen früheren beengten Finanzverhältnissen zunächst darauf bedacht war, das weniger kostspielige, aber um soviel wichtigere Personal sich heranzubilden und mit dem teuren Material, das sich in verhältnismäßig kurzer Zeit schaffen ließ, zu warten, bis Umstände, wie sie seit 1867 eingetreten sind, eine freiere Bewegung in pekuniärer Hinsicht gestatteten.

Auf diese Ausbildung des Personals ist seit dem Entstehen der preußischen Marine die größte Sorgfalt verwandt, und es sind dadurch die besten Resultate erzielt worden.

Wenn auch Unglücksfälle, wie der Untergang der „Amazone“ und des „Frauenlob“, große Lücken gerissen, und die Anstrengungen des Seedienstes in gefährlichen Klimaten viele andere beklagenswerte Opfer gefordert haben, so daß ein ganz bedeutender Abgang stattgefunden hat, ist es dennoch gelungen, ein Offizierkorps und einen Stamm von Mannschaften zu erziehen, die mit der vom Reichstage genehmigten Erweiterung unserer Flotte einigermaßen Schritt halten. Diese Offiziere und Unteroffiziere sind in einer Weise geschult, wie es selten in einer Marine stattgefunden hat.

Bei anderen Seemächten ist es Usus, die Offiziere drei Jahre an Bord in Dienst zu halten, und sie dann ebenso lange oder sehr häufig noch länger auf Halbsold zu beurlauben, weil es die Staatsmittel nicht gestatten, in Friedenszeiten eine so große Anzahl von Schiffen in Dienst zu stellen, um alle vorhandenen Offiziere einzuschiffen. Im Durchschnitt betrifft die Indienststellung kaum ein Viertel der vorhandenen, aber in der früheren preußischen Marine sind meist drei Vierteile der größeren Schiffe auf jahrelangen Reisen unterwegs, und die Offiziere und Stammmannschaften fast ununterbrochen in harter, aber auch fachliche Tüchtigkeit in höchstem Grade fördernder Schule gewesen. Die Erfahrung ist die Lehrmeisterin der Seeleute, der beständige Kampf mit den Elementen stählt ihre

Kraft und befähigt sie, unter schwierigen Umständen stets gleich das Richtige zu treffen, und diese Erfahrung haben sich unsere Offiziere und Unteroffiziere in den letzten zwanzig Jahren erworben.

Damit ist die Grundlage der Marine geschaffen, auf der weiter gebaut werden kann. Wir haben jetzt nicht allein die Befehlshaber für die späteren Schiffe, sondern auch tüchtige Lehrer für die nachkommende Generation.

Deshalb war mit der Gründung des norddeutschen Bundes resp. des deutschen Reiches auch der Zeitpunkt gekommen, um mit Vergrößerung des Materials, d. h. mit dem Bau von Schiffen und den nötigen Etablissements vorzugehen.

Die Aufgabe einer Flotte ist der Schutz der maritimen Interessen desjenigen Landes, dem sie angehört. Je größer das letztere, desto bedeutender muß die erstere sein. Jene Interessen gipfeln aber in erster Reihe in der Seeschiffahrt, und nach deren Ausdehnung muß sich auch die der Flotte richten. Die Verteidigung der Küsten kommt dabei erst in zweiter Reihe in Betracht. Gefährdete Punkte derselben lassen sich, wenn auch mit großem Kostenaufwande und Zersplitterung der Landstreitkräfte, durch Landbefestigungen schützen, die Schiffe sind dazu nicht unumgänglich notwendig, und wenn Deutschland keine Schiffahrt triebe, so bedürfte es trotz seiner 180 Meilen langen Küste nicht unbedingt einer Flotte um etwaige feindliche Landungen zu verhindern.

Unsere Schiffahrt nimmt aber unter den Völkern den dritten Rang ein, und wir kommen in dieser Beziehung gleich hinter England und Amerika. So weit die Geschichte zurückreicht, lehrt sie uns, daß der Seehandel die Nationen wohlhabend und mächtig gemacht hat. Eine Unterbindung dieser Lebensader lähmt die Kräfte des Landes; Deutschland hat dies in den beiden dänischen Kriegen und in dem großen französischen genugsam erfahren.

Es ist daher Pflicht der Selbsterhaltung eines Staates, einen so wichtigen Faktor der Volkswirtschaft, eine Quelle seines Wohlstandes und seiner Macht, wie die Seeschiffahrt, in ausreichendem Grade gegen feindliche Angriffe zu schützen, und damit ist für Deutschland gleich die Größe seiner Flotte bestimmt. Es muß eine starke Seemacht haben, um sowohl seinen eigenen Handel zu schützen, als den feindlichen zu stören. Dazu gehört nicht allein, daß die eigenen Häfen verteidigt, ihre Blockade und eine feindliche Landung verhindert, sondern daß auch der Feind auf offenem Meere angegriffen und seine Häfen blockiert werden können.

Im Hinblick auf diese maßgebenden Gesichtspunkte wurde dem Reichstage 1867 vom Marineministerium die betreffende Vorlage über die beabsichtigte Zusammensetzung der norddeutschen Flotte gemacht. Sie sollte danach aus drei Hauptklassen von Schiffen bestehen:

1) aus solchen, die feindliche Flotten auf hoher See angreifen konnten;
2) aus solchen, die, vorzugsweise zur Verteidigung der eigenen Küsten und Häfen bestimmt, unter Umständen auch im Verein mit der ersten Klasse offensiv gegen die feindlichen Küsten vorzugehen im stande waren;
3) aus Schiffen, welche zum Schutze des Handels auf offener See, zu handelspolitischen Missionen, zum Dienste auf wichtigen Handelsstationen und zur Aufbringung von feindlichen Kreuzern resp. Handelsschiffen bestimmt sind.

Dazu traten noch als Unterabteilungen die zum Depeschendienste, Rekognoszierungen u. s. w. verwandten Avisos und die Transportschiffe, um den Kriegsschiffen Vorräte zuzuführen resp. Landungstruppen über See zu bringen.

In bezug auf die spätere Ausdehnung der Flotte wurde vorläufig keine bestimmte Entscheidung getroffen, sondern zunächst ein Entwickelungsabschnitt von zehn Jahren angenommen, während dessen eine gewisse Zahl von Schiffen der obenerwähnten Klassen geschaffen werden sollte, die zur Küstenverteidigung und zum Schutze des Handels in fremden Gewässern bestimmt waren.

Diese Zahl würde einer Marine zweiten Ranges entsprechen, wie sie z. B. Österreich, Italien und Spanien besitzen.

Nach dem vom Reichstage genehmigten Bauplane sollte der Bestand unserer Flotte in zehn Jahren folgender sein:

16 größere und kleinere Panzerschiffe,
20 Korvetten,
8 Avisos,
3 Transportschiffe,
22 Dampfkanonenboote,
2 Artillerieschulschiffe,
5 Übungsschiffe für Kadetten und Schiffsjungen.

Bis zum Jahre 1873 waren von dieser Zahl bereits fertig vorhanden:

5 Panzerschiffe,
9 Korvetten,
3 Avisos,
2 Transportschiffe,
22 Dampfkanonenboote,
1 Artillerieschulschiff,
4 Schulschiffe für Kadetten und Schiffsjungen.

Durch den Krieg von 1870 hatten sich indessen die politischen Verhältnisse sehr geändert; aus dem Norddeutschen Bunde war ein einiges Deutsches Reich hervorgegangen, dessen Machtstellung auch eine Vergrößerung der Marine beanspruchte. Demgemäß wurde im Jahre 1873 von dem Chef der Admiralität dem Reichstage eine Denkschrift eingereicht, welche die als erforderlich erachtete Erweiterung des ursprünglichen Flottengründungsplanes eingehend motivierte und dazu eine Mehrforderung von rund 130 Millionen Mark gegen früher stellte.

Der Reichstag erteilte diesem Antrage seine Genehmigung; die Ausführung des neuen Planes wurde auf die Zeit bis zum Jahre 1882 verteilt und die Größe der Flotte auf die nachstehenden Schiffsklassen und Zahlen festgestellt:

23 Panzerschiffe: 8 Panzerfregatten,
6 Panzerkorvetten,
9 kleine Panzerfahrzeuge (Monitors, schwimmende Batterien),
20 Korvetten größerer und kleinerer Art einschl. Übungsschiffe,
6 Avisos,
18 Kanonenboote einschl. Vermessungsfahrzeuge,
2 Artillerieschulschiffe,
3 Segelbriggs,
28 Torpedofahrzeuge aller Größen.

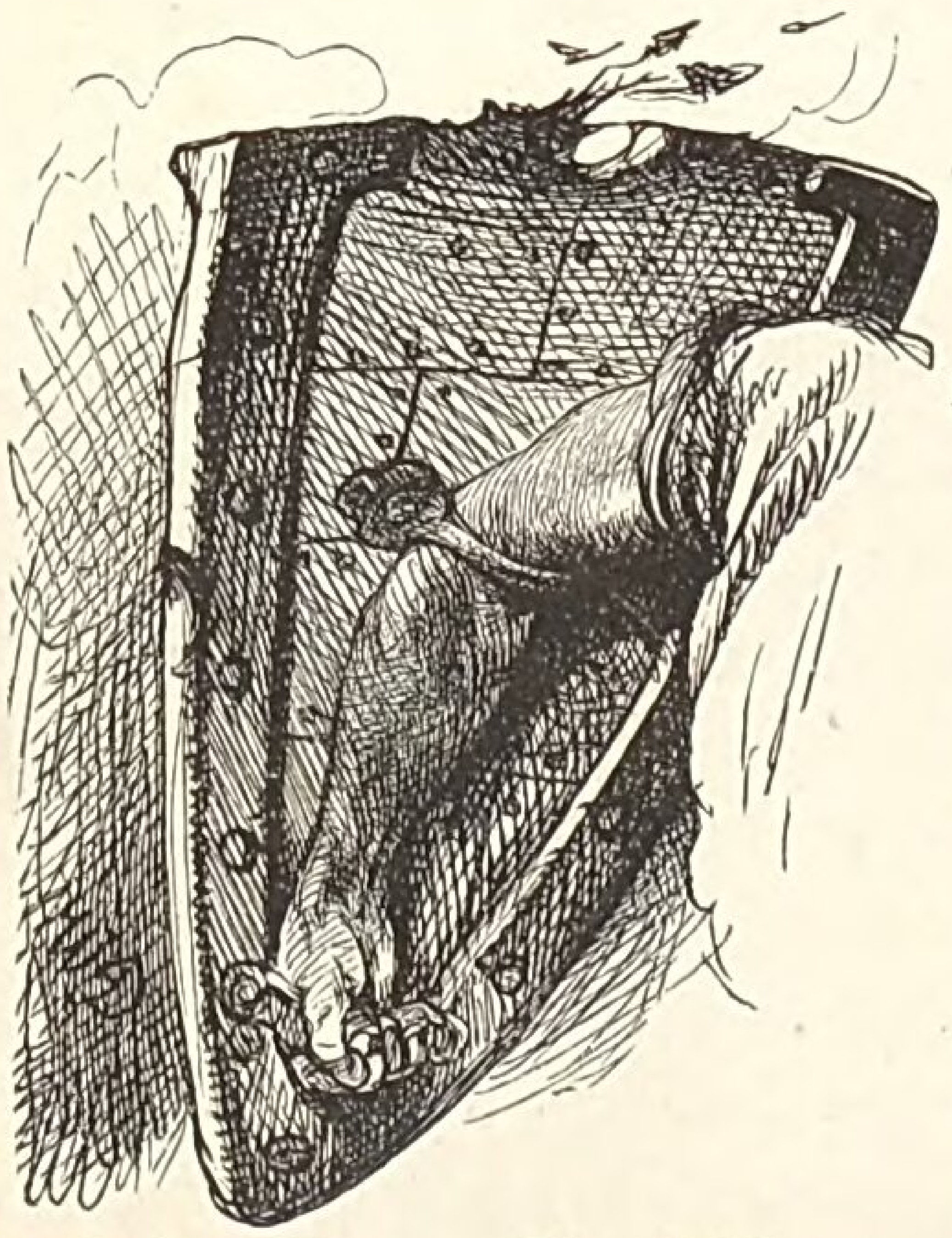
Bei den wesentlichen Veränderungen und Fortschritten der Technik, des Schiffsbaues, Maschinenbaues und der Artillerie, welche sich in der Jetztzeit, man möchte fast sagen von Tag zu Tag vollziehen und denen notwendigerweise alle Nationen folgen müssen, wenn sie nicht sich in den Schatten stellen wollen, machte die Denkschrift jedoch gleichzeitig geltend, daß ein starres Festhalten an Zahl und Klassen der beantragten Schiffe unmöglich sei, daß deshalb der Admiralität darin ein gewisser Spielraum gelassen werden müsse und daß die im einzelnen bindende Feststellung nur durch die jährlichen Etatsanschläge erfolgen könne.

Es wurde namentlich auf eine wahrscheinlich notwendige bedeutende Erweiterung des noch in Entwickelung begriffenen Torpedowesens hingewiesen, dessen große Kosten dann eine Beschränkung anderweitiger Schiffsklassen erforderlich machen würden.

Auch dies wurde vom Reichstag genehmigt, und jene Voraussicht hat sich bereits bestätigt. Statt der geforderten Monitors und schwimmenden Batterien sind gepanzerte Kanonenboote gebaut, und das Torpedowesen hat sich zu einem Faktor in der Seekriegführung aufgeschwungen, mit dem ganz besonders gerechnet werden muß und der möglicherweise bestimmt ist, die ganze Gestaltung und Zusammensetzung der Flotte wesentlich zu ändern.

In den nachfolgenden Kapiteln werde ich auf die verschiedenen Schiffsklassen und Schiffe näher eingehen.

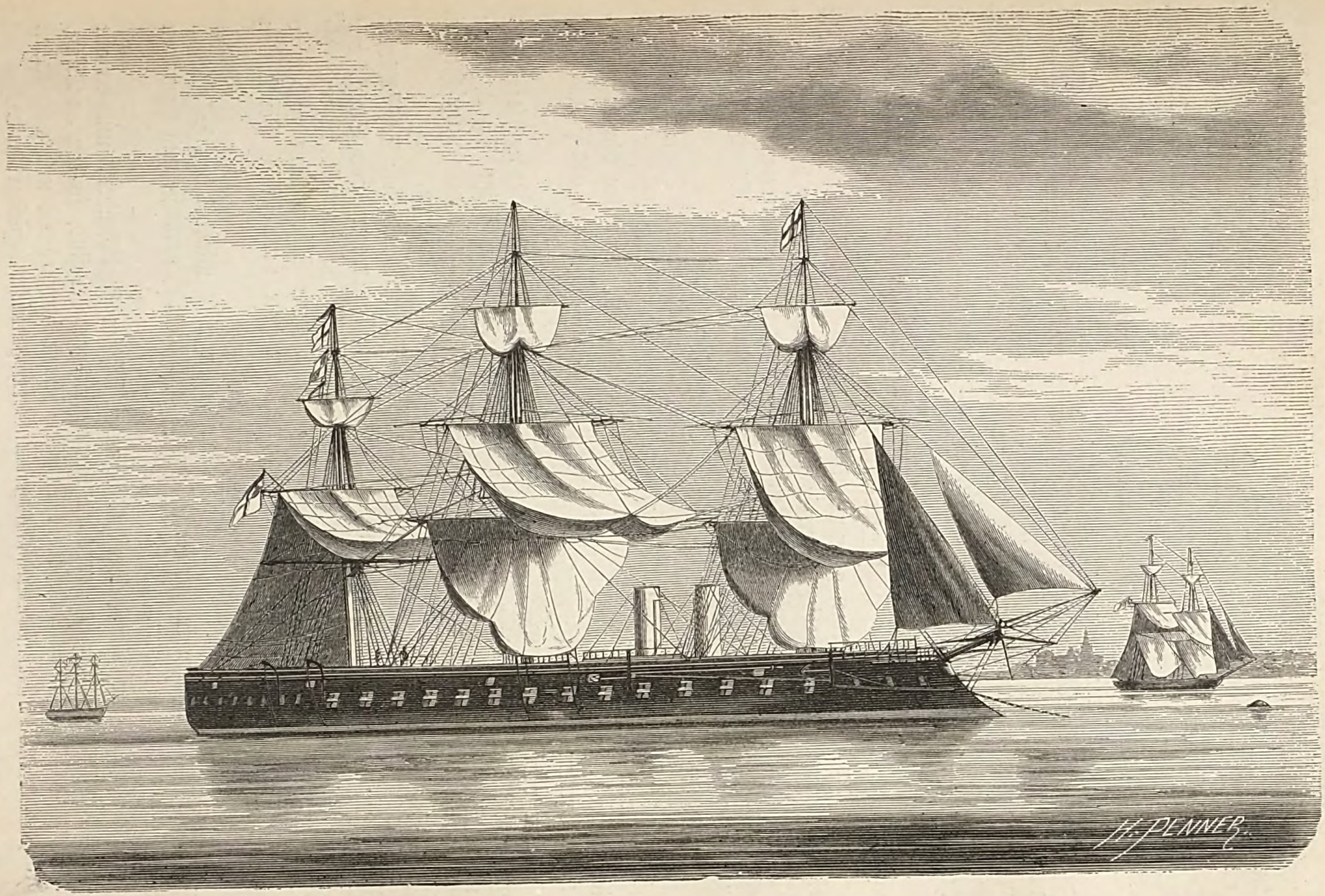
Die Panzerschiffe.



Von diesen sind gegenwärtig (1883) vorhanden sieben Panzerfregatten: „König Wilhelm“, „Kaiser“, „Deutschland“, „Friedrich Karl“, „Kronprinz“, „Friedrich der Große“, „Preußen“; ferner fünf Panzerkorvetten: „Hansa“, „Sachsen“, „Bayern“, „Württemberg“, „Baden“. Eine sechste bis jetzt noch ohne Namen, aber von der Klasse der vier letzteren, ist auf der Schiffsbauwerft „Vulkan“ in Stettin in Bau.

An Panzerfahrzeugen haben wir eins, den „Arminius“, und an Panzerkanonenbooten elf fertig und zwei im Bau. Sie heißen: „Wespe“, „Viper“, „Biene“, „Mücke“, „Skorpion“, „Basilisk“, „Kamäleon“, „Krokodil“, Salamander“, „Natter“, „Hummel“. Sie sind sämtlich von der Aktiengesellschaft „Weser“ bei Bremen gebaut.

Von den Panzerfregatten ist die größte der „König Wilhelm“, über dessen Konstruktion bereits im ersten Abschnitte das Nähere gesagt ist. Das Schiff war ursprünglich für die türkische Regierung bestimmt und der Riß dazu von dem früheren ersten Konstrukteur der englischen Admiralität, Reed, der die besten englischen Panzerschiffe gebaut hat, gefertigt. Finanznot veranlaßte die Türkei, den Baukontrakt mit den Thames Iron Works in London zu lösen, und das Schiff, welches bereits in Spanten stand, ging zu Anfang des Jahres 1867 in die Hände der preußischen Regierung über.



Der König „Wilhelm“.

Dasselbe war damals eines der mächtigsten Schiffe der Welt und nur die ungefähr gleichzeitig mit ihm erbauten englischen Schiffe „Monarch“ und „Herkules“ konnten mit ihm rivalisieren. Seitdem ist es jedoch noch mehrfach erreicht, und was Panzerstärke und Geschützkaliber betrifft, auch bedeutend übertroffen.

Die Dimensionen des „König Wilhelm“ sind folgende: Länge 112 Meter, Breite 17,4, mittlerer Tiefgang 8 Meter, Höhe der Pforten über der Wasserlinie 3 Meter, Tragfähigkeit 5938 Tonnen à 1000 Kilogramm.

Das Schiff war für eine Armatur von dreiunddreißig gezogenen Hundertpfündern (18 Zentimeter) mit einem Rohrgewicht von 7000 Kilogramm konstruiert, von denen achtundzwanzig für die Batterie, vier für das Oberdeck bestimmt waren, während die dreiunddreißigste im hintern Teile des Batteriedecks und geschützt durch Panzerung als Rückzugsgeschütz dienen und über dem Stevengrade nach hinten schießen sollte.

Die Geschützzahl ist jedoch reduziert, dafür aber ein schwereres Kaliber, als das früher bestimmte, an Bord genommen.

In der Batterie stehen gegenwärtig achtzehn Geschütze von 24 Zentimeter als Breitseitkanonen und eine 24 Zentimeter Kanone als Rückzugsgeschütz in der Kapitänskajütte; ferner zwei 21 Zentimeter Geschütze in den beiden gepanzerten Halbtürmen und zwei desgleichen vorn am Bug als Jagdkanonen auf dem Oberdeck, so daß die ganze Armatur 23 Geschütze beträgt.

Das Arrangement des Panzers und seine Stärke ist ebenfalls schon beschrieben, und es sei nur noch in kurzem wiederholt, daß letztere über Wasser mittschiffs und so weit die Geschütze stehen, 21 Zentimeter beträgt, die unter Wasser befindliche unterste Plattenreihe 18,5 Zentimeter stark ist und daß sich der Panzer nach beiden Extremitäten hin bis 15,5 und 13 Zentimeter verjüngt.

Der vorspringende Vordersteven bildet einen Widder, der besonders stark konstruiert ist, die Form eines stumpfen Keils hat und dessen Spitze sich 3 Meter unter Wasser befindet, um die feindlichen Schiffe an den vom Panzer ungeschützten Teilen ihres Rumpfes zu treffen und sie zum Sinken zu bringen.

Die Bemastung und Betakelung ist die einer Fregatte und dem Schiffskörper angemessen. Die Untermasten sind von Eisen, die Unterraaen von Stahl, wie bei allen größeren neuen Schiffen. Da das Schiff überall doppelt ist und die Zwischenräume zwischen den Spantenblechen ebenso viele Schornsteine bilden, so genügen Öffnungen in der innern Eisenhaut, um eine vortreffliche Ventilation im ganzen Schiffe herzustellen.

Wie bereits bemerkt, wohnen die Mannschaften nicht wie bei den Holzschiffen im Zwischendeck, sondern in der Batterie, und nur die Offiziermesse und Kammern liegen teilweise in ersterem.

Die Gestelle für die Kleidersäcke befinden sich im Zwischendeck, und da alle übrigen Wohnungsutensilien der Leute leicht transportabel sind, so können Tische, Bänke ꝛc. bei Gefechtsbereitschaft des Schiffes schnell fortgeräumt und nach unten gebracht werden, so daß die Bedienung der Geschütze nicht behindert wird.

Die Bemannung beläuft sich auf siebenhundert Köpfe, darunter ein Maschinenpersonal von etwa achtzig Köpfen.

Die Kosten dieses kolossalen Schiffes haben sich einschließlich der Armatur auf rund zehn Millionen Mark belaufen.

Diese Summe mag für ein Schiff auf den ersten Blick ungeheuer erscheinen; geht man jedoch näher auf die Sache ein, so stellt sich heraus, daß die großen eisernen Panzerschiffe gar nicht teurer werden als die früheren Holzschiffe, obwohl sie als Kriegsmaschinen weit furchtbarer sind.

Vor fünfundzwanzig Jahren war ein Dreidecker Schraubenlinienschiff von 90—120 Kanonen das mächtigste Kriegsschiff; jetzt ist demselben eine Panzerfregatte von der Klasse unseres „Kronprinz“ trotz ihrer geringen Geschützzahl an militärischem Wert schon weit überlegen.

Wollte man davon aber auch absehen und selbst ein Schiff wie den „König Wilhelm“ nur den früheren Schraubenlinienschiffen ersten Ranges gleichstellen, so würden sich zwar die Anschaffungskosten wie 5 : 10 Millionen verhalten, die Unterhaltung der Fahrzeuge diese Differenz auf die Dauer jedoch wieder ausgleichen.

Ein Dreidecker bedurfte 1200, ein Panzerschiff wie der „König Wilhelm“ hat nur siebenhundert Mann Besatzung. Abgesehen von dem höchst wichtigen volkswirtschaftlichen Gewinne, daß dadurch vierzig Prozent der Besatzung weniger der Arbeitskraft des Landes entzogen werden, spart die Marine fünfhundert Mann, und — in Geld ausgedrückt — jährlich 360000 Mark, die Unterhaltung des Mannes zu 720 Mark per Jahr gerechnet.

Veranschlagt man die aktive Lebensdauer eines solchen Schiffes auf fünfundzwanzig Jahre und seine Indienststellungen auf ein Dritteil dieser Zeit, so gibt dies für das Panzerschiff unter solchen Verhältnissen eine direkte Ersparnis von drei Millionen Mark, die den schließlichen Kostenpunkt für beide Arten Schiffe einander schon näher bringt.

Dazu tritt nun noch der Umstand, daß wohl ein eisernes, aber kein hölzernes Schiff ohne große Reparatur im Betrage von ein drittel der ursprünglichen Baukosten fünfundzwanzig Jahre dauern kann, und während deshalb die größere Billigkeit eher auf jener als auf dieser Seite liegt, gewinnt jedenfalls das Land bei Panzerschiffen an ersparter Arbeitskraft.

Daß der „König Wilhelm“ in verhältnismäßig kurzer Zeit durch neue Erfindungen überholt ist und einen großen Teil seiner anfänglichen militärischen Bedeutung eingebüßt hat, kommt hier nicht in Betracht. Auf zukünftige unbekannte Dinge darf man keine Rücksicht nehmen, wenn es sich um baldige Wehrhaftmachung des Vaterlandes handelt.

Der „König Wilhelm“ hat eine Maschine von 8000 indizierten Pferdekräften, die ihm eine Geschwindigkeit von vierzehn Knoten (dreieinhalb geogr. Meilen die Stunde) gibt und eine Besatzung von siebenhundert Mann.

Unsere beiden andern älteren Panzerfregatten „Kronprinz“ und „Friedrich Karl“ sind ähnlich gebaut wie der „König Wilhelm“, nur kleiner von Dimensionen und schwächer gepanzert. Wie dieser haben sie den Gürtelpanzer

in der Wasserlinie und die bis zum Oberdeck gepanzerte Mittschiffsbatterie mit vorderer und hinterer Querwand. Die gepanzerten Halbtürme auf dem Oberdeck fehlen dagegen. Die hinteren Deckgeschütze schießen durch gewöhnliche Holzpforten, die vorderen, wie auf dem „König Wilhelm“, durch Pforten des bis zwei Meter über dem Oberdeck gepanzerten halbrunden Bugs.

Der „Kronprinz“ ist auf den Werften der im Eisenschiffbau renommierten Gebrüder Samuda in Poplar bei London, der „Friedrich Karl“ von der Société des forges et chantiers in La Seyne bei Toulon gebaut. Beide sind ungefähr nach demselben Plan konstruiert; sie haben gleiche Dimensionen, nahezu gleiche Maschinenkraft, Panzerung, Bemastung und Armatur; jedoch ist der „Friedrich Karl“ an Tonnengehalt etwas größer, und das Unterschiff hat andere Linien. Sie wurden Ende 1865 gleichzeitig in Bestellung gegeben und im August resp. September 1867, also nach Verlauf von zwei Jahren, bis auf die Armierung vollendet, deren Aufstellung jedoch ebenfalls fast noch ein Jahr beanspruchte.

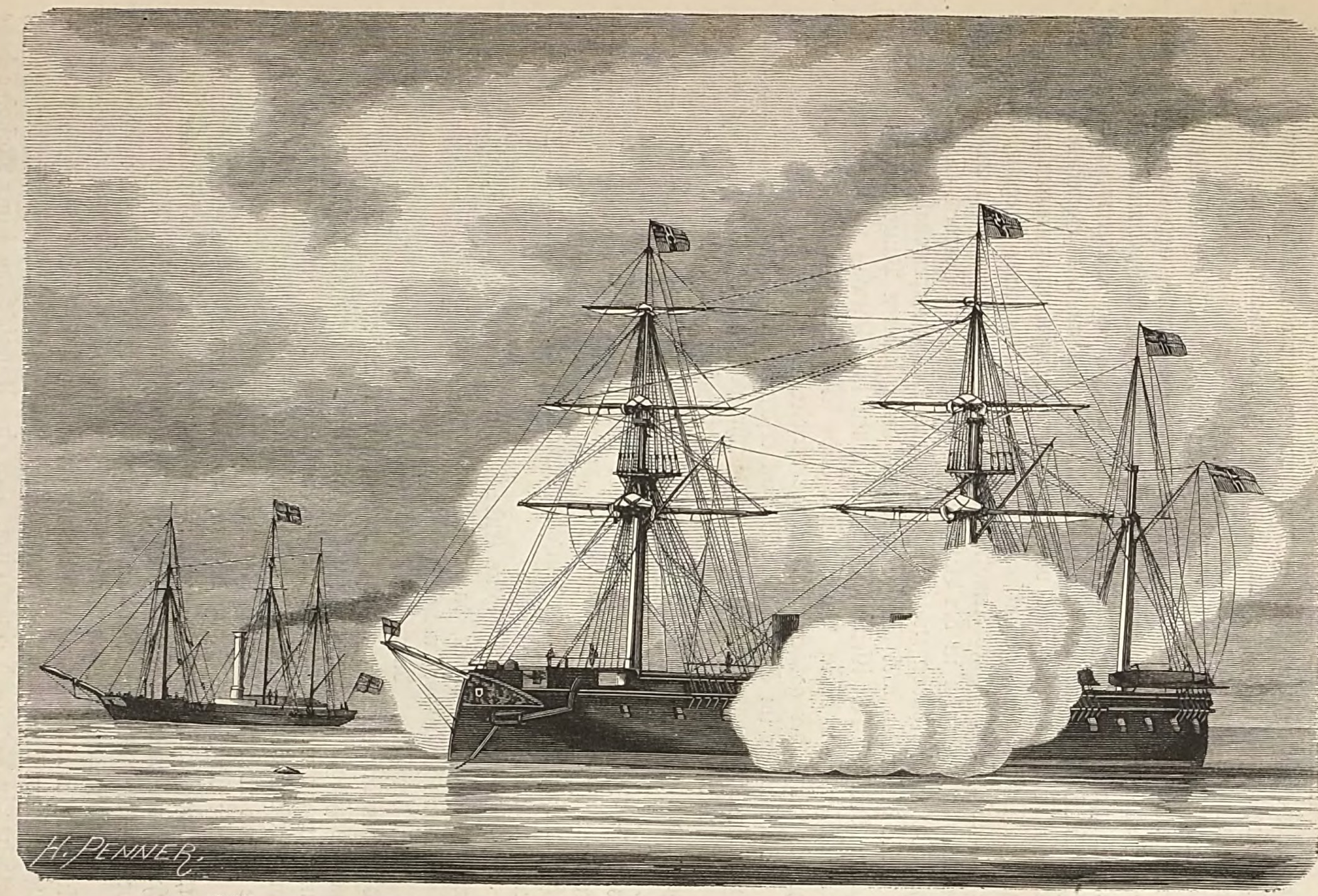
Die Länge über Deck beträgt 94 Meter, größte Breite 16,6, mittlerer Tiefgang 7 Meter, Höhe der Pforten über Wasser 2,2 Meter. Die Maschinenkraft beträgt bei „Kronprinz“ 4800, bei „Friedrich Karl“ 3500 indizierte Pferdekräfte. Der „Kronprinz“ macht vierzehn, der „Friedrich Karl“ dreizehn Knoten.

Die Tragfähigkeit der Fregatten ist 3400 resp. 4000 Tonnen. Feuerung können sie für dieselbe Zeitdauer wie der „König Wilhelm“ an Bord nehmen, d. h. für acht Tage mit vollem Dampf und für zwölf bis sechzehn Tage mit reduzierter Geschwindigkeit.

Die Panzerung reicht bis zwei Meter unter die Wasserlinie und ist in ihrer untersten ein Meter breiten Plattenreihe zwölf Zentimeter stark. Daran schließt sich der um das ganze Schiff laufende Gürtel von drei Meter und dreizehn Zentimeter Eisenstärke, der, soweit die Geschütze in der Batterie stehen, bis zum Oberdeck hinaufreicht und sich nach den Extremitäten des Schiffes zu bis auf zwölf Zentimeter verjüngt. Die die Batterie vorn und hinten abschließenden Querwände bestehen aus 40 Zentimeter Holz mit 12 Zentimeter Panzer.

Hinter dem Großmast befindet sich auf dem Oberdeck des „Friedrich Karl“ noch ein gepanzerter Turm von ovaler Form, 4 Meter Höhe, 2,5 Meter Durchmesser und zwei Etagen. Die obere ist zum Schutze des Kommandanten, die untere für die Leute am Steuerruder bestimmt. In der Abteilung für den Kommandanten münden alle Sprachröhren und Telegraphen, durch welche er seine Befehle nach der Maschine, der Batterie und an die Leute am Ruder erteilt. Enge Visiere gestatten ihm, den Horizont zu übersehen.

In den neueren Panzerschiffen werden diese Schutztürme jedoch schon wieder fortgelassen, wie z. B. auf dem „König Wilhelm“, und auch vom „Kronprinz“ ist derselbe nachträglich wieder abgenommen. Das Steuerrad wird unten im Schiff hinter Panzer plaziert, aber der Kommandant steht frei auf der Kommandobrücke auf dem Oberdeck und nimmt seine Chance. Den Seeoffizieren geschieht mit dieser Änderung ein großer Gefalle. Es ist ein unheimliches Gefühl, als Führer im Gefecht in einen so engen Eisenkäfig gesperrt zu sein, aus dem man keine freie Aussicht auf das Schlachtfeld hat. Gegen Sprengstücke von Granaten



Grille. Kronprinz.

Panzerfregatte „Kronprinz“ die königliche Jacht „Grille“ salutierend.

gewährt ein solcher Turm allerdings Sicherheit, wird er aber von einem schweren Geschosse getroffen, mag dies durchschlagen oder nicht, so muß die Erschütterung immer so heftig sein, daß die darin Stehenden mindestens die Besinnung verlieren.

Der „Friedrich Karl" hat einen Sporn wie der „König Wilhelm", der des „Kronprinz" jedoch die Form einer gerundeten Beilschneide und ihre am weitesten vorstreckenden Spitzen reichen bis 2,2 Meter unter die Wasserlinie. Beide Schiffe haben ebenfalls einen doppelten Boden wie der „König Wilhelm", fünf wasserdichte Abteilungen im Raum, von denen zwei bis an das Batteriedeck reichen, und beide sind unter Aufsicht von preußischen Schiffsbauingenieuren mit größter Sorgfalt und sehr gut gebaut. Ihre Takelage ist die einer Fregatte, wie beim „König Wilhelm". Ihre Armatur besteht aus sechzehn gezogenen 21 Zentimeter Ringkanonen, vierzehn in der Batterie und zwei auf dem Oberdeck. Die Besatzung zählt 500 Köpfe, davon zweiundsiebzig Mann Maschinenpersonal.

Die genannten drei Schiffe vertreten unter unseren Panzern ein besonderes System, das der „Breitseitenschiffe", bei denen im Gegensatz zu Kasematten- und Turmschiffen, von denen späterhin die Rede sein wird, die Geschütze auf ungefähr die Hälfte der ganzen Schiffslänge verteilt sind.

Sie wurden im Sommer 1869 zum erstenmale in Dienst gestellt und unter Vizeadmiral Jachmann zu einem Übungsgeschwader vereinigt, um auf Kreuztouren in Ost- und Nordsee ihre besonderen Eigenschaften zu erproben und etwaigen Übelständen abzuhelfen. Im Winter 1869/70 lagen sie außer Dienst in Kiel, wurden aber im Frühjahr 1870 wiederum in Dienst gestellt, um unter Führung des Prinz Admiral Adalbert eine Fahrt nach den Azoren zu unternehmen und ihre nautischen Eigenschaften in der großen See des Atlantischen Ozeans zu versuchen, wofür sich in unseren deutschen Meeren mit ihrem verhältnismäßig geringen Seegange keine Gelegenheit bot.

Der „Friedrich Karl" sollte Ende Mai nach England vorausgeschickt werden, um dort vorher zu docken, da er ziemlich stark bewachsen und unsere eigenen Docks in Wilhelmshaven noch nicht betriebsfähig waren.

Bei der Fahrt durch den Belt hatte er jedoch das Unglück, durch Schuld des Lotsen auf eine der vielen dort liegenden Untiefen zu geraten und dabei sich sämtliche Flügel der Schraube zu brechen. Um die beabsichtigte Übungsfahrt nicht unmöglich zu machen, wurde deshalb das Schiff vom „Kronprinz" nach Portsmouth geschleppt, dort gedockt und gleichzeitig erhielt es statt der vier gebrochenen die beiden noch vorhandenen Reserveflügel eingesetzt.

Zwar büßte das Schiff dadurch mehrere Knoten von seiner Geschwindigkeit ein, die von dreizehn auf zehn vermindert wurde, allein für eine friedliche Übungsfahrt konnte dies gleich sein und eine Neufertigung der vier Flügel beanspruchte zwei bis drei Monate, wodurch die ganze Fahrt in Frage gestellt worden wäre.

So dagegen war das Schiff Ende Juni wieder seefertig und konnte sich in Plymouth mit den übrigen Schiffen vereinigen. Es schien jedoch, als ob ein böser Unstern über dem Geschwader waltete. Gegen Mitte Juni war der „König Wilhelm" in Plymouth eingetroffen, aber eine Untersuchung seiner Maschine hatte

ergeben, daß einer seiner Cylinder Risse im Innern zeigte. Die Cylinder sind Gußstücke von nahe 50000 Kilogramm Gewicht, bei deren Guß leicht eine ungleiche Abkühlung und infolge dessen auch eine verschiedene Spannung der Metallschichten eintreten konnte, ohne daß dies irgendwie sich bei der Bearbeitung bemerklich machte, und ein solcher Mangel war die Ursache der Risse. Der in die kalten Cylinder beim Angehen der Maschine einströmende Dampf erhitzt die Wände der ersteren ungleich und dadurch war der Schaden entstanden. Es ist möglich, ja sogar wahrscheinlich, daß diese Risse von dem ersten Gebrauch der Maschine herstammten und bisher nur nicht bemerkt waren, indessen nachdem man einmal von ihrer Existenz wußte, durfte man sie nicht ignorieren.

Nach dem Gutachten berühmter englischer Marinetechniker, die ganz gleiche Unfälle schon an ihren eigenen großen Panzerschiffen erfahren hatten, war eine Reparatur zulässig, wenn die Maschine nicht zu sehr angestrengt wurde, und zwar ließ sie sich innerhalb vier Wochen in der Weise ausführen, daß durch die Seitenwände der Cylinder (auch bei dem zweiten hatten sich bei genauerer Untersuchung noch Risse gezeigt) Bolzen gezogen und damit die Wand zusammengeschroben wurde.

Da eine Neufertigung und das Einsetzen der Cylinder ein Jahr beanspruchte, die Übungsfahrt aber wünschenswert war und sie voraussichtlich keine Veranlassung bot, die Maschine über die Gebühr anzustrengen, so wurde die Reparatur gewählt.

Am 10. Juli 1870 war dieselbe beendet, und am folgenden Tage sollte das Geschwader seine Tour nach den Azoren antreten, als plötzlich und wie ein Blitz aus heiterem Himmel die Nachricht von dem möglichen Ausbruche des Krieges eintraf und unsere Schiffe in eine mißliche Lage versetzte.

Es lag auf der Hand, daß ein so gewaltsam herbeigeführter Konflikt lange vorher geplant sein mußte, und ebenso wie man in Deutschland und England glaubte, das französische Heer werde zugleich mit der Kriegserklärung über die Grenze brechen, mußte dies auch von der feindlichen Marine vorausgesetzt werden. Diese Annahme gewann durch das in Plymouth umlaufende Gerücht an Wahrscheinlichkeit, in Brest liege eine Panzerflotte fertig ausgerüstet, um das deutsche Geschwader anzugreifen.

Die Kriegserklärung konnte jeden Augenblick kommen, und es mußte deshalb rasch gehandelt werden. Infolge dessen lief Prinz Adalbert am 12. Juli von Plymouth aus und schlug den Weg nach dem Atlantischen Ozean ein. Mit einbrechender Dunkelheit wurde jedoch umgekehrt und ziemlich in der Mitte des Kanals ostwärts gesteuert. Ohne feindliche Kriegsschiffe zu bemerken, gelangte das Geschwader am 13. Juli abends in die Downs und ankerte dort für einige Stunden, um von der Gesandtschaft in London sichere Nachrichten einzuholen.

Dieselben bestätigten den bevorstehenden unvermeidlichen Ausbruch des Krieges, und danach konnte nur noch die Rückkehr unserer Schiffe nach Deutschland und zwar nach der Jade die einzige Wahl sein.

Am 15. Juli trafen sie dort wohlbehalten ein, nachdem der Krieg bereits erklärt war. Es war dem Prinz Admiral gelungen, den Feind vollständig über

unsere Ansichten und Bewegungen zu täuschen, wie aus den später aufgefundenen Depeschen Napoleons hervorging. Die Franzosen hatten gänzlich die Spur unserer Schiffe verloren und somit war einem Zusammentreffen vorgebeugt, das leicht die schlimmsten Folgen für uns hätte nach sich ziehen können.

Unser Geschwader hatte Deutschland im tiefsten Frieden verlassen; am politischen Horizont schwebte nicht das kleinste dunkle Wölkchen. Es sollte eine Übungsfahrt von wenig Monaten unternehmen und am 1. September wieder zurück sein. Es war also erklärlich, daß dasselbe vorher nicht kriegsmäßig ausgerüstet und auch der „König Wilhelm" vorher nicht gedockt war. Man hoffte bei der Rückkehr die Docks in Wilhelmshaven fertig zu finden und wollte erklärlicherweise nicht mehr als durchaus erforderlich das Ausland für Reparatur oder Bodenreinigung aufsuchen. Für die bevorstehende Fahrt war es ja auch noch gleichgültig, ob die Schiffe zehn oder dreizehn Knoten machten; indessen wie sich jetzt die Verhältnisse so ganz unerwartet geändert hatten, fielen sowohl diese geringere Geschwindigkeit als auch die erwähnten Mängel der Cylinder und Schraube von „König Wilhelm" und „Friedrich Karl" ganz bedeutend in das Gewicht.

Namentlich die Wirksamkeit des ersteren wurde den gleich starken französischen Panzern gegenüber, von denen der Feind uns vier ganz neue entgegenstellen konnte, beeinträchtigt. Da aber vorausgesetzt werden mußte, daß die Franzosen unser Geschwader in doppelt und dreifach überlegener Zahl angreifen würden, weil ihnen ja Schiffe genug zu Gebote standen und ihnen alles an unserer Vernichtung gelegen sein mußte, so wäre letztere bei einem Renkontre auf offenem Meere auch wohl ziemlich zweifellos gewesen.

Damit wäre dann aber nicht nur unserer Marine ein Schlag versetzt worden, von dem sie sich erst in langen Jahren hätte wieder erholen können, sondern es drohte auch dem Lande ein Unheil, das für die ganze Kriegführung verhängnisvoll werden konnte und mußte.

Man hat vielfach unserer Marine den Vorwurf gemacht, daß sie sowohl beim Ausbruch des Krieges nicht gleich von Plymouth aus Cherbourg oder Havre angriff und bombardierte als auch während der ganzen Blockade nicht aktiv gegen den Feind vorging.

Abgesehen davon, daß das Geschwader am Tage der wirklichen Kriegserklärung bereits wieder in die Jade eingelaufen war und folglich vorher kein Angriff auf feindliche Festungen stattfinden durfte, mußte ein solches waghalsiges Unternehmen bei so geringen Kräften unbedingt mit einer Niederlage enden, auch wenn zwei von den vier Schiffen (das Panzerfahrzeug „Prinz Adalbert" befand sich ebenfalls beim Geschwader) nicht in dem beschriebenen mangelhaften Zustande, sondern ganz intakt gewesen wären.

Was war aber die notwendige Folge, wenn unsere Schiffe vernichtet wurden?

Der Feind konnte dann durch nichts gehindert werden, mit seiner Flotte in unsere Nordseeströme einzudringen, und nach menschlicher Berechnung mußte dies dem ganzen Feldzuge eine andere Wendung geben.

Nicht allein, daß dann die reichen Handelsmetropolen Hamburg und Bremen bedroht waren, daß das damals noch ganz unverteidigte Wilhelmshaven leicht von

ihm zerstört, und abgesehen von dem materiellen Verluste, der Marine wieder auf lange Jahre hinaus ihre ganze Entwickelungsbasis geraubt werden konnte — nein, viel schlimmer war es, daß dann der Feind eine feste und furchtbare Position in unserer Flanke faßte, von der ihn niemand zu vertreiben vermochte.

Er konnte ungefährdet seine ganze Flotte vor Wilhelmshaven konzentrieren, Transportschiffe heranziehen, auf eine bequeme fast kostenlose Weise Elbe und Weser mit ein paar Monitors beständig bedrohen, und ohne daß er selbst etwas unternahm, hätte er durch die bloße Anwesenheit seiner Flotte in der Jade uns gezwungen, ein paar Armeekorps der in Frankreich operierenden Armee zu entziehen und zu seiner Beobachtung aufzustellen.

Das wären die handgreiflichen Folgen gewesen, wenn die Marine in blindem Ehrgeiz und nur um sich zu schlagen aktiv gegen eine drei- bis vierfache Übermacht vorgegangen wäre; denn unter den obwaltenden Verhältnissen konnte es keinem Zweifel unterliegen, daß unsre Panzer auch bei der kühnsten Tapferkeit jedes einzelnen ihrer Besatzungen notwendig den kürzeren ziehen und vernichtet werden mußten, da sie dem Feinde gegenüber nicht einmal die notwendige Geschwindigkeit besaßen, um sich einem unglücklichen Ausgange des Kampfes durch die Flucht zu entziehen. So schwer deshalb auch das passive Verhalten der Marine selbst fiel, namentlich da fast jeder Tag die Berichte von Heldenthaten der Armee brachte, so niederdrückend für sie die offenen und versteckten Anfeindungen über ihr unthätiges Verhalten sein mußten, sie war sich bewußt, ihre Schuldigkeit gegen König und Vaterland zu thun und dem letzteren durch Unterordnung persönlichen Ehrgeizes unter stummes Gehorchen und Ausharren auf einem undankbaren Posten bei weitem größere Dienste zu leisten, als durch einen tollkühnen Kampf nur um des Kampfes willen und ohne höhere Zwecke.

Ihre Aufgabe war nicht die Offensive, sondern die Verteidigung, und diese hat sie redlich erfüllt. Daß die Panzerschiffe fünf lange Monate in der Außenjade Wache hielten, Tag und Nacht auf dem qui vive und bereit waren, dem Eindringen der feindlichen Flotte bis auf den letzten Mann Widerstand zu leisten — dem allein hat Deutschland es zu danken, daß die französische Flotte in der Nordsee sich auf die Blockade und Wegnahme einiger wehrloser Handelsschiffe beschränken mußte, aber auf den eigentlichen Gang des Krieges keinen Einfluß haben konnte; daß Wilhelmshaven nicht zerstört, Hamburg und Bremen nicht gebrandschatzt und nicht 60—80000 Mann Truppen der aktiven Kriegführung in Frankreich entzogen wurden, wo sie, wie jedermann bekannt ist, nicht entbehrt werden konnten.

Diese Thatsachen beweisen einerseits, daß die Marine ihre Pflicht erfüllt und sich in vollem Maße als die Schutzwehr unserer Küsten bewährt hat, aber sie zeigten anderseits auf die Notwendigkeit einer möglichst baldigen Vergrößerung unserer Seestreitkräfte.

Waren diese auch im stande, unsere Nordseeküste wirksam zu schützen, so hätte die Ostsee mit ihren vielen bequemen Buchten und Landungsplätzen von Rügen westwärts bis Apenrade einer feindlichen Invasion offengelegen, wenn die Franzosen über die dazu erforderlichen Truppen hätten gebieten können. Wir konnten

ihnen dort nichts entgegenstellen, denn die zwei bis drei Holzschiffe in Kiel und Danzig bedeuteten Panzerflotten gegenüber nichts.

Man hat hier und dort aus dem Umstande, daß die französische Flotte weder in der Nord- noch in der Ostsee etwas gegen unsere Küsten unternahm, den irrigen Schluß gezogen, letztere würden überhaupt nicht durch Flotten gefährdet und wir selbst bedürften deshalb auch keiner, sondern nur einer guten militärischen Küstenverteidigung.

Ich habe bereits erwähnt, daß der Feind vom Eindringen in unsere Nordseeströme nur durch die Bewachung derselben seitens unserer Marine abgehalten ist. Daß er in der Ostsee keine Landung unternahm, war einfach die Folge von der gleich anfänglich für ihn unglücklichen Wendung des Feldzuges. Das mit Dänemark und Schweden geplante Bündnis zerfiel dadurch und es fehlten ihm die Truppen, um eine Landung irgendwie militärisch wirksam zu machen. Ein Angriff auf Kiel war ihm durch eine mächtige Torpedosperre und die schweren Befestigungen wenn nicht ganz unmöglich, so doch so schwierig gemacht, daß er aller Wahrscheinlichkeit nach sich ohne etwas zu erreichen nur einer Niederlage ausgesetzt hätte. Dasselbe hätte er in höherem oder geringerem Grade bei einer Beschießung der Küstenforts bei Memel, Danzig, Kolberg und Swinemünde gewärtigen müssen, und so blieb ihm nichts anderes als die Blockade übrig, wenn er nicht wehrlose Küstenstädte bombardieren wollte. Zu dem letzteren hat jedoch Admiral Bouet Willaumez wahrscheinlich nicht schreiten wollen, da er die unritterliche Kriegführung Gambettas nicht billigte.

Wie auf diese Weise die Unthätigkeit der französischen Flotte erklärlich, so ist es deshalb nicht minder irrig, daraus Schlüsse auf die Nutzlosigkeit einer Flotte überhaupt ziehen und sich gegen eine Invasion lediglich durch Küstenverteidigung schützen zu wollen.

Für die deutsche Küste wenigstens, die eine Länge von 180 Meilen hat und in der Ostsee so langgestreckte und gefährliche Landungsplätze besitzt, ist letztere eine bare Unmöglichkeit. Einmal schon würde die Sache an der Geldfrage scheitern müssen, da ein wirksamer Landschutz aller gefährdeten Punkte sich unter 3—400 Millionen Mark nicht herstellen läßt. Ein zweiter Punkt, der sehr in das Gewicht fällt, ist, daß alle jene Küstenbefestigungen, wenn sie trotzdem hergestellt werden sollten, doch auch Besatzungen haben müßten und dadurch der aktiven Heerführung mindestens 100000 Mann entzogen würden. Nun setze man aber einmal den Fall, die deutsche Armee habe einen Krieg gegen eine Koalition zu führen, was doch keineswegs zu den Unmöglichkeiten oder Unwahrscheinlichkeiten gehört — werden wir dann im stande sein, nach zwei Seiten Front zu machen und außerdem noch 100000 Mann an unseren Küsten aufzustellen? Der letzte Krieg gegen Frankreich gibt wohl die Antwort darauf und zwar eine verneinende.

Wenn wir aber auch 400 Millionen für Küstenbefestigungen verausgaben und 100000 Mann zu ihrer Besatzung entbehren könnten, würde immer noch die feindliche Blockade und die Störung unseres Handels übrig bleiben, dessen direkte und indirekte Verluste sich auch nach Hunderten von Millionen berechnen würden.

Es ist deshalb ebensowohl eine strategische als ökonomische Notwendigkeit, eine Flotte zu besitzen und zwar von solcher Stärke, daß sie im stande ist, unsere deutschen Küsten frei von Invasion und unsere Häfen frei von Blockade zu halten, sowie unsrer Schiffahrt auf offenem Meere Schutz zu gewähren.

Nach Ausführung des Flottengründungsplanes wird dies der Fall sein können.

Im Dezember 1870 war Wilhelmshaven endlich so weit fertig geworden, daß die Panzerschiffe während des Eisganges in den Hafen gehen und dort docken und solche Reparaturen vornehmen konnten, um mit dem kommenden Frühjahr auf ihren Posten als Hüter unserer Nordseeströme zurückzukehren, falls der Krieg sich in die Länge ziehen und Admiral Fourichon seine ausgesprochene Drohung einer Forcierung der Jade à tout prix bewahrheiten sollte.

Der Friede trat jedoch dazwischen und kurze Zeit darauf wurde der „König Wilhelm" in Wilhelmshaven, der „Friedrich Karl" in Kiel außer Dienst gestellt, nachdem letzterer bereits im Januar 1871 neue Schraubenflügel erhalten und jetzt wieder vollständig gefechtbereit war.

Der „Kronprinz" blieb noch bis September in Dienst. Im April wurde er nach der Elbe geschickt, um dort die Einschiffung von 20 000 französischen Kriegsgefangenen zu überwachen und im Juli außer Dienst gestellt.

Im Jahre 1876 ging er mit dem Panzerübungsgeschwader, das außer ihm von den Panzerfregatten „Kaiser", „Deutschland" und „Friedrich Karl" unter Kontreadmiral Batsch gebildet war, nach der Levante, um Genugthuung für den Mord des deutschen Konsuls in Salonichi zu fordern.

Während „Kaiser" und „Deutschland" im Herbst zurückkehrten, verblieb er mit „Friedrich Karl" und einigen Holzschiffen zum Schutze deutscher Interessen in den türkischen Gewässern, und beide Panzer kamen erst im Frühjahr 1877 heim.

Seitdem ist er nur in den heimischen Gewässern zu Übungszwecken beim Panzergeschwader verwandt.

Der „König Wilhelm" ist nach dem Kriege von 1870 im Jahre 1875 während des Sommers mit „Kaiser", „Kronprinz" und „Hansa" als Übungsgeschwader in Dienst gewesen und auf ihm schiffte sich Se. Majestät der Kaiser ein, als er am 21. September d. J. auf der Reede von Warnemünde über das Panzergeschwader und vier Übungsschiffe Revue hielt.

1878 hatte er das Unglück, bei einer Fahrt des Übungsgeschwaders durch den englischen Kanal den „Großen Kurfürst" niederzurennen. Er wurde selbst schwer dabei beschädigt und mußte lange Zeit reparieren.

Der „Friedrich Karl" wurde nach dem Kriege im Oktober in Dienst gestellt, trat mit „Elisabeth" und „Albatroß" unter dem Kommando des damaligen Kapitän zur See Werner als Geschwaderchef eine Reise nach Westindien an, wo die Korvetten „Vineta" und „Gazelle" sich ihm anschlossen und während des Winters dort verblieben.

Im Mai 1873 kehrte das Geschwader nach Wilhelmshaven zurück, von wo der „Friedrich Karl" nach Ausführung einiger Reparaturen wegen der spanischen

Unruhen zum Schutze der Deutschen nach dem Mittelmeere gesandt wurde, wohin die „Elisabeth" bereits abgegangen war und wo auch noch das Kanonenboot „Basilisk" zum Geschwader stieß.

Die Bedrohung von Deutschen in verschiedenen spanischen Küstenstädten durch die Schiffe der Insurgenten in Cartagena unter General Contreras veranlaßte den „Friedrich Karl" zuerst bei Cartagena das Rebellenschiff „Vigilante" und wenige Tage darauf im Verein mit dem englischen Panzer „Swiftsure", der sich ihm angeschlossen, das Panzerschiff „Viktoria" von dreiundzwanzig Geschützen und 700 Mann Besatzung, sowie die Holzfregatte „Almansa" von sechzig Geschützen und ebenfalls 700 Mann Besatzung zu nehmen, als diese sich eben anschickten, gegen alle völkerrechtlichen Grundsätze die offene Hafenstadt Malaga zu bombardieren, wodurch Hunderte dort ansässiger Deutschen an Leib und Leben gefährdet worden wären.

Die Schiffe wurden zwangsweise nach Cartagena zurückeskortiert, die Mannschaften entwaffnet an Land geschickt und erstere von Deutschen und Engländern besetzt.

Trotz ihrer Übermacht an Geschützen und Besatzung wagten die feigen Insurgenten mit Contreras an der Spitze sich der Wegnahme nicht zu widersetzen. Ein einziger dicht vor dem Bug der „Almansa" gefeuerter scharfer Schuß des „Friedrich Karl" genügte, sie zur Übergabe zu zwingen, und ebenso ließen sie sich in Cartagena unter den Kanonen der eigenen Festungswerke entwaffnen und an Land senden.

Bekanntlich fand das Verfahren des Kapitän zur See Werner nicht die Billigung des auswärtigen Amtes. Er wurde abberufen und an seine Stelle der Kapitän zur See Przcewisinsky zum Geschwaderchef ernannt. Die Schiffe wurden den Engländern übergeben, welche sie später der republikanischen Regierung, der berechtigten Eigentümerin, auslieferten. Der „Friedrich Karl" blieb bis zum Frühjahr 1874 in den spanischen Gewässern, kehrte dann zurück und wurde außer Dienst gestellt.

1876 ging er, wie bereits erwähnt, mit dem Übungsgeschwader abermals nach dem Mittelmeere, um erst im Frühjahr 1877 zurückzukehren und außer Dienst gestellt zu werden.

Seitdem hat er ebenso wie der „Kronprinz" fast jährlich an den Übungsfahrten des Panzergeschwaders in Ost- und Nordsee teilgenommen.

Das Schiff hat sich auf seinen transatlantischen Fahrten sehr gut bewährt. Es ist eins von den wenigen Panzern, die auch unter Segel allein größere Fahrten unternehmen können, und hat die Tour von St. Vincent (Kapverdische Inseln) bis Barbadoes ohne Maschinenkraft allein unter Segel in vierzehn Tagen zurückgelegt.

Die vorgenannten drei Schiffe repräsentieren das älteste der verschiedenen Systeme, nach denen nicht nur bei uns, sondern auch in andern Marinen Panzerschiffe gebaut sind, das der Breiseitenschiffe.

Mit den Fortschritten der Artillerie, welche mit ihrer wachsenden Durchschlagskraft von Jahr zu Jahr stärkere Panzerwände erforderten, mußte von diesem System abgewichen werden, da die Schiffe, wenn ihre Dimensionen und Kosten nicht in das Ungeheuerliche übergehen sollten, die immer schwereren Panzerwände nicht mehr über ihrem ganzen Körper zu tragen vermochten.

Man zog deshalb die Geschütze und den Panzer nach der Mitte des Schiffes zusammen, wo dasselbe vermöge seiner Form die größte Tragkraft besaß, und entlastete gleichzeitig Vor- und Hinterende, um die Seefähigkeit zu bewahren. Den dadurch veranlaßten Ausfall in der Zahl der Geschütze ersetzte man durch ein größeres Kaliber, so daß an der Gesamtmenge des sonst mit einer zahlreichen Breitseite geschleuderten Eisens nichts verloren ging.

Während so ziemlich alle Nationen über dies neue Prinzip einig waren, bildeten sich über die zweckmäßigste Ausführung desselben jedoch mehrere Ansichten. Die einen vertraten die sogenannten Kasemattschiffe, die andern die Turmschiffe, und bis jetzt ist noch nicht entschieden, welches das bessere ist, da die praktische Probe, der Ernstkampf, gefehlt hat und man deshalb nur theoretisch die verschiedenen Vorzüge und Nachteile darzuthun bemüht sein konnte. Die neuesten schweren Panzerschiffe führen ihre Geschützriesen jedoch fast alle in Türmen.

Die Kasemattschiffe haben in ihrer Mitte ein möglichst stark gepanzertes Reduit mit abgeschrägten Ecken, das vier bis acht schwere Geschütze, in einer oder in zwei Lagen übereinander, aufnimmt. Das Reduit ragt in der Querrichtung etwas über die Schiffswände hinaus, und letztere sind vor resp. hinter den abgeschrägten Ecken etwas eingezogen, um zu ermöglichen, daß die vordersten resp. hintersten Geschütze möglichst weit nach vorn und hinten (in der Richtung der Kiellinie) schießen und sich das Schiff nach allen Seiten verteidigen kann.

Bei den Turmschiffen wurden dagegen die Geschütze und zwar meistens paarweise und parallel nebeneinander in einem oder mehreren (in letzter Zeit zwei) Türmen aufgestellt, die diagonal von einander plaziert, die Mitte des Schiffes einnehmen und drehbar sind.

Während in Kasemattschiffen die Lafetten sich bewegen und den Geschützen die Seitenrichtung durch Menschenkraft — natürlich mit entsprechenden mechanischen Hilfsmitteln — gegeben wird, sind die ersteren in die Türme fest eingebaut, und die Seitenrichtung wird durch die Drehung der Türme selbst hervorgebracht, welche jetzt allgemein durch Dampf geschieht. Ein Turmschiff, das gewöhnlich nur zwei Türme hat, kann auf diese Weise zwar nur mit vier Geschützen armiert werden, während ein ebenso großes Kasemattschiff im Reduit acht von gleichem Kaliber führt, allein die Verteidiger der ersten machten geltend, daß sich jene vier Geschütze vermittelst der Türme gleichzeitig leicht auf jeden beliebigen Punkt richten ließen, was bei Kasematten trotz der doppelt zahlreichen Geschütze nicht der Fall sei, namentlich nicht in der Richtung nach hinten wie vorne. Außerdem könne aber, abgesehen von den bedeutend geringeren Bedienungsmannschaften, das an Geschützen nebst Zubehör und Munition ersparte Gewicht noch auf den Panzer geworfen und dieser ganz bedeutend stärker gemacht werden. Die verschiedenen „Für" und „Wider" der beiden Systeme fanden insofern Beachtung bei den Marinen, daß man in den meisten sowohl Turm- wie Kasemattschiffe baute, obwohl man in letzterer Zeit mehr den ersteren den Vorzug gab.

Auch wir besitzen unter unsern Panzerfregatten zwei Kasemattschiffe, „Kaiser" und „Deutschland", die sich nach jeder Richtung hin bewährt haben und zu den besten und militärisch wertvollsten unserer Flotte gehören.

Beide sind Schwesterschiffe, d. h. genau nach demselben Plane durch den berühmten englischen Schiffsbaumeister Reed konstruiert und auf den Werften von Samuda in Poplar bei London gebaut, während die Firma Penn & Sohn die Maschinen geliefert hat.

Sie haben 4586 Tonnen (à 1000 Kilogramm) Gehalt, 8000 indizierte Pferdekräfte, sechshundert Mann Besatzung und neun Geschütze. Von letzteren stehen acht (26 Zentimeter Ring) in den Kasematten und eins (langer 21 Zentimeter) auf dem Hinterdeck als Rückzugsgeschütz. Die Dimensionen sind denen vom „Kronprinz" ungefähr gleich, nur sind die Schiffe etwas länger und breiter; ihre Schnelligkeit beträgt 14½ Knoten, sie sind gut manövrierfähig und ihr Kohlenvorrat von 710 Tonnen reicht aus, um bei zehn Knoten Fahrt eine Entfernung von 3400 Seemeilen zurückzulegen.

Beide wurden im Jahre 1875 fertig und sofort in das Panzerübungsgeschwader eingestellt.

Das Arrangement des Panzers ist folgendes. Zunächst läuft ein Gürtel desselben um das ganze Schiff, der bis 1,68 unter die mittlere Wasserlinie reicht und sich hinten 1,83, vorne aber nur 1,76 darüber erhebt. Die Dicke des Gürtels in der Wasserlinie ist 254 Millimeter, verjüngt sich aber nach oben und unten bis 178 und nach vorn und hinten bis 127 Millimeter.

Über dem Gürtel erhebt sich zwischen Groß- und Fockmast die Kasematte mit einem Geschützdeck und demselben Panzer wie der Gürtel in der Wasserlinie bis zur Unterkante der Geschützpforten; darüber verjüngt er sich bis 20 Zentimeter.

Die Kasematte schließt gleichzeitig ein und schützt die Maschine, die Pulver- und die Granatkammern.

Am Heck hebt sich der Panzergürtel bis zur Höhe der Kasematte, umschließt ersteren halbkreisförmig und gewährt dadurch dem Rückzugsgeschütz auf dem Oberdeck Deckung.

Die Takelage der Schiffe ist die einer Fregatte.

In den Jahren 1876 und 77 machten beide Schiffe mit dem Panzerübungsgeschwader die Reise in das Mittelmeer; seitdem sind sie nicht in Dienst gewesen, sind aber für das diesjährige (1883) Panzerübungsgeschwader bestimmt.

Die drei letzten Panzerfregatten, welche wir bis Anfang 1878 besaßen, sind ebenfalls Schwesterschiffe und zwar nach dem Turmsystem. Konstruiert sind sie von dem früheren Dezernent für Schiffbau in unserer Admiralität Elbertzhagen und gebaut im Inlande, der „Große Kurfürst" in Wilhelmshaven, „Friedrich der Große" in Kiel und „Preußen" auf der Privatwerft, „Vulkan" in Bredow bei Stettin. Auch die Maschinen sind inländisches Produkt. Für „Preußen" hat der Vulkan, für die beiden andern Egells in Moabit sie geliefert. Panzerplatten und die schmiedeeisernen Vor- und Hintersteven stammen jedoch aus England. „Preußen" ist bereits 1877 fertig geworden, „Friedrich der Große" und „Großer Kurfürst" im Mai 1879.

Sie haben 4118 Tonnen Gehalt, 5400 indizierte Pferdekräfte, 500 Mann Besatzung und sechs Geschütze. Von diesen stehen je zwei in einen Turm (26 Zent. Ring) und ein langes 17 Zentimeter je im Bug und Heck auf dem Oberdeck als

Jagd- resp. Rückzugsgeschütz. Wie aus dem Tonnengehalt zu ersehen, korrespondieren die Abmessungen ungefähr mit denen des „Friedrich Karl".

Wie bei „Kaiser" umgibt ein Panzergürtel von nahe derselben Breite die ganzen Schiffe. Seine größte Stärke ist 23,5 Zentimeter. Über demselben erhebt sich noch eine Kasematte, welche die Türme einschließt, aber nicht höher ist, als um ihren Fuß zu schützen. Die Seitenwände dieser Kasematte haben einen Panzer von 21 Zentimeter, die vordere und hintere nur eine solche von 13. Die Türme selbst haben 21 Zentimeter Panzer, der jedoch in der Nähe der Geschützmündungen bis 26 Zentimeter wächst. Die beiden Decksgeschütze stehen hinter Panzer. Die Kasematte schützt auch die Maschine.

Die Verschanzung auf dem Oberdeck ist nicht wie bei Breitseit- oder Kasemattschiffen fest, sondern läßt sich im Gefecht außenbords hinunterklappen, damit die nur 0,5 Meter über Deck hinausreichenden Geschütze ein freies Schußfeld haben.

Zu demselben Zwecke werden im Gefecht die gewöhnlichen seitlichen Haltetaue der Masten (Wanten) losgeworfen und letztere nur durch zwei sehr steil zeigende Gefechtswanten gestützt, weil sonst das Schußfeld der Geschütze sehr beeinträchtigt würde. Die Takelage der Schiffe ist wie bei „Kaiser" ebenfalls die einer Fregatte.

Die „Preußen" hat 1877 mit dem Übungsgeschwader die Reise nach dem Mittelmeer gemacht; im folgenden Jahre sollten die drei Turmschiffe und „König Wilhelm" das Übungsgeschwader bilden, leider wurde letzteres aber auf furchtbare Weise kurz nach seinem Zusammentritt wieder aufgelöst und unsere Marine dabei von einem Unglück betroffen, das ganz Deutschland in die schmerzlichste Aufregung versetzte und noch lange die Gemüter bewegen wird.

Bereits vor dem Auslaufen des Geschwaders, von dem „König Wilhelm" und „Großer Kurfürst" in Wilhelmshaven, „Preußen" und „Friedrich der Große" aber in Kiel ausgerüstet wurden, heftete sich Mißgeschick an seine Fersen. Auf dem Wege nach der Nordsee lief „Friedrich der Große" unglücklicherweise im Belt auf und zwar so heftig, daß sein Boden auf fast 200 Fuß Länge stark beschädigt und leck wurde und das Schiff auf dem innern Boden schwimmend schleunigst nach Kiel zurück mußte.

Die Untersuchung ergab, daß eine fünf- bis sechsmonatliche Reparatur erforderlich sei. Es wurde deshalb das Geschwader aus den drei übrigen Schiffen formiert, und es verließ unter dem Kommando des Kontreadmiral Batsch am 29. Mai die Jade, um sich nach dem Mittelmeere zu begeben.

Bis zum 31. Mai ging alles gut. Am Morgen dieses Tages befand sich das Geschwader in der Nähe von Folkestone im englischen Kanal. Das Wetter war schön, das Wasser ganz ruhig, nnd die drei Panzer dampften in doppelter Kiellinie, die „Preußen" hinter dem „König Wilhelm" und 400 Meter, der „Große Kurfürst" an Steuerbordseite des letzteren, 100 Meter von ihm entfernt.

Zwei Kauffarteischiffe kreuzten hinter einander segelnd den Kurs des Geschwaders. Sie kamen von rechts von der englischen Küste, und unsere Schiffe waren verpflichtet, ihnen auszubiegen und hinter ihnen herum zu gehen.

Der ihnen zunächst befindliche „Große Kurfürst" führte das Manöver aus und unmittelbar danach bog auch „König Wilhelm" ab.

Durch ein unglückliches und auch bis jetzt noch nicht völlig aufgeklärtes Verhängnis wurden aber auf „König Wilhelm“ die betreffenden Befehle des Offiziers der Wache teilweise falsch verstanden, infolge dessen von den Leuten am Ruder letzteres verkehrt gedreht, und die unselige Folge dieses Fehlers war ein Zusammenstoß zwischen ihm und „Großer Kurfürst“.

Als man auf beiden Schiffen das drohende Unheil erkannte, geschah sofort alles mögliche, um es abzuwenden oder wenigstens abzuschwächen, „Großer Kurfürst“ suchte, so viel dies angängig war, nach rechts auszuweichen und mit voller Maschinenkraft zu entfliehen, während „König Wilhelm“ die Maschine mit voller Macht rückwärts schlagen ließ, um die Fahrt zu hemmen. Aber die Anstrengungen waren vergebens. Die Schiffe waren einander zu nahe, und die Kollision erfolgte.

Der Sporn des „König Wilhelm“ traf seinen Kameraden etwa 2,6 Meter unter Wasser in etwas schräger Richtung von hinten zwischen Groß- und Besanmast tödlich, und in dem kurzen Zeitraum von zwölf bis fünfzehn Minuten war das Schicksal des „Großen Kurfürst“ besiegelt.

Sehr bald nach dem Stoß, der in die äußere Schiffshaut eine Öffnung von ungefähr ein Quadratmeter Fläche riß, durch welche das Wasser unaufhaltsam in den doppelten Boden einströmte, neigte sich das Schiff bedeutend auf die verwundete Seite. Es wurde sofort der Befehl zum Schließen der sämtlichen wasserdichten Abteilungen erteilt und versucht, das Schiff mit Hilfe der Pumpen flott zu halten, aber ohne Erfolg. Auch der Versuch, das Schiff mit voller Maschinenkraft gegen die englische Küste gehen zu lassen und es auf Grund zu setzen, mißlang, weil die Entfernung bis zum flachen Wasser zu groß war.

Mehr und mehr legte es sich über; der Kommandant sah, daß das Schiff unbedingt verloren war und es sich nur noch um wenige Minuten handelte. Er nahm demgemäß auf die Rettung der Besatzung Bedacht und ließ die Boote klar machen.

Trotz der drohenden Gefahr benahm sich die Mannschaft musterhaft. Die Befehle wurden in Ruhe und prompt ausgeführt. Obwohl der größte Teil der Mannschaft aus Rekruten von kaum dreimonatlicher Dienstzeit bestand, wurde die Disziplin nicht einen Augenblick gelockert. Die Braven sahen dem Tode mutig und unerschrocken in das Auge.

Die Boote wurden ausgesetzt, aber nur auf einer Seite gelang es; auf der andern ließen sie sich nicht mehr von dem Bord des immer schiefer gefallenen Schiffes frei machen.

Bereits tauchte das Oberdeck am Backbord in das Wasser und dieses bespülte die Türme. Jeden Augenblick konnte das Schiff in die Tiefe sinken, es stand nicht mehr in menschlicher Macht, etwas dagegen zu thun. Deshalb erteilte jetzt der Kommandant, Kapitän zur See Graf Monts, den Befehl: „Rette sich, wer kann!“

Alles lief von der hochliegenden Backbordseite über den Schiffsboden in das Wasser oder sprang vom Bug und Heck in das letztere. Vielleicht waren noch nicht sämtliche Mannschaften aus dem Schiffe, da trat die Katastrophe ein.

Das eingedrungene Wasser überwand die letzte Tragkraft des Schiffskörpers, mit Vehemenz fiel er nach Backbord über, ein unheimliches Zischen und Brausen von entweichender Luft und Dampf war sein Todesseufzer, dann sank der Koloß in die Tiefe, und das Meer hatte sein Opfer gefordert.

Der „König Wilhelm", Kommandant Kapitän zur See Kühne, war ebenfalls stark beschädigt. Sein Vordersteven war gebrochen, die Eisenbekleidung des Bugs durchstoßen und die vorderste Abteilung füllte sich mit Wasser. Da diese aber nur sehr klein und durch eine feste eiserne Querwand von dem übrigen Schiffe abgeschlossen ist, so tauchte letzteres wohl vorn etwas tiefer ein, war aber sonst nicht unmittelbar gefährdet. Immerhin war seine Lage, ehe man genau den Schaden kannte, prekär genug, und es war deshalb doppelt anerkennenswert, wenn trotz der eigenen Gefahr von seiten des „König Wilhelm" alles geschah, um dem „Großen Kurfürst" Hilfe zu leisten und von dessen Mannschaft so viel Menschenleben zu retten wie möglich.

Obwohl zwischen Stoß und Untersinken kaum fünfzehn Minuten vergangen sein konnten, wurden auf dem „König Wilhelm" in der kurzen Zeit zehn Boote ausgesetzt. Gleichzeitig folgte er dem verunglückten Schiffe, blieb in seiner unmittelbaren Nähe und lief nach dessen Sinken zwischen die im Wasser mit dem Tode ringende Mannschaft. Alle möglichen schwimmfähigen Gegenstände wurden über Bord geworfen, Taue über die Seite gehängt, und so gelang es mit all diesen Hilfsmitteln hundertvierzig Menschen aus dem Wasser zu retten, unter ihnen auch den Kapitän zur See, Grafen von Monts, der, als letzter sein Schiff verlassend, noch einen Seesoldaten vor dem Ertrinken bewahrt, dadurch aber sich selbst so erschöpft hatte, daß man ihn halb besinnungslos mit dem ins Boot zog, der ihm sein Leben verdankte.

Englische Fischerboote, welche sich in der Nähe der Unglücksstätte befanden, eilten ebenfalls schnell zur Hilfe herbei, und durch sie wurden etwa sechzig der Verunglückten geborgen.

Durch das dritte Schiff des Geschwaders, die unverletzte Panzerfregatte „Preußen", Kommandant Kapitän zur See im Admiralstabe von Blanc, wurden merkwürdigerweise nur zwei Menschen gerettet.

Zweihundertsiebzig Mann, darunter drei Offiziere, der Maschinen-Oberingenieur und der Zahlmeister, haben ihren Tod in den Wellen gefunden. Es war ein furchtbarer Schlag, der die Marine traf, und es werden Jahre darüber hingehen, ehe sie ihn verwindet. Möge sie in Zukunft vor der Wiederholung eines so schweren Unglücks gnädig bewahrt bleiben!

Der „König Wilhelm" wurde provisorisch in England repariert und dann nach Wilhelmshaven übergeführt, um einen neuen Steven zu erhalten.

Die „Preußen" blieb während des Sommers 1878 nach Auflösung des Geschwaders zur Ausbildung von Kadetten und Mannschaften in der Ostsee in Dienst und ging im Herbst zur Außerdienststellung nach ihrem Stationsorte Kiel. Sie und der reparierte „Friedrich der Große" bildeten in den nächsten Jahren einen Teil des Panzerübungsgeschwaders.

Von den nach dem Flottengründungsplan festgesetzten sechs Panzerkorvetten sind fünf fertig. Die „Hansa“ war das erste im Inlande und zwar auf der Kaiserlichen Werft in Danzig erbaute Panzerschiff. Der Entwurf zu ihrer Konstruktion fällt in die Zeit (1867), wo die Panzerplatten noch verhältnismäßig schwach waren und man noch nicht, wie seitdem, gezwungen wurde, den Schiffskörper aus Eisen herzustellen, um die immer schwerer werdende Eisenbekleidung tragen zu können. Sie wurde deshalb aus Holz gebaut, ist aber unser einziges größeres Panzerschiff aus diesem Material geblieben.

Die „Hansa“ hat eine Länge von 74, eine Breite von 15 Meter, einen Gehalt von 2372 Tonnen, eine Maschine von 3000 indizierten Pferdekräften, eine Armierung von acht 21 Zentim. Ringgeschützen und 380 Mann Besatzung. Ihre Takelage ist die einer Fregatte, und ihre Geschwindigkeit unter Dampf beträgt 12 bis 13 Knoten. Die Panzerstärke ist 15,6 Zentimeter, und die Armierung liegt in einer Kasematte auf zwei Geschützdecken übereinander plaziert, so daß auf jedem Deck vier Geschütze stehen. Das Schiff ist gekupfert, da der hölzerne Boden dem keinerlei Schwierigkeiten entgegenstellte, und ist deshalb für längere Tropenreisen geeignet.

An der „Hansa“ ist sehr lange gebaut, von 1868—1874, um dem nachher vom Panzer verdeckten Holze Zeit zum vollständigen Austrocknen zu geben und es vor baldiger Fäulnis zu bewahren. Die Maschine ist deutschen Ursprungs (Vulkan in Stettin).

Das Schiff gehörte im Jahre 1875 zum Panzerübungsgeschwader in Ost- und Nordsee und machte 1878/79 eine Reise nach Westindien und der Westküste von Südamerika, auf der es sich auch als Segelschiff gut bewährt hat, besitzt aber wegen seiner geringen Panzerstärke nur geringen Wert.

Von den übrigen bis 1882 zu beschaffenden fünf Panzerkorvetten sind zwei bei der Gesellschaft „Vulkan“, zwei auf der Kieler Werft erbaut. Eine fünfte ist jetzt in Angriff genommen worden.

Außer zu Probefahrten ist noch keine in Dienst gewesen, obwohl die erste 1877 und die zweite bereits im folgenden Jahre vom Stapel gelaufen ist. Sie scheinen deshalb noch nicht völlig seefertig zu sein.

Alle diese Korvetten werden Schwesterschiffe, und sie vertreten ein neueres Bausystem. Sie werden mit dem Namen „Ausfallkorvetten“ bezeichnet und sind bestimmt, lediglich in unsern beiden deutschen Meeren, vorzugsweise aber in der Ostsee Verwendung zu finden, indem man sie mit möglichst geringem Tiefgang (6 Meter) konstruierte, um in die Häfen Danzig und Swinemünde einlaufen zu können und auch durch die Untiefen im Belt ꝛc. weniger geniert zu sein.

Obwohl sie nur den bescheideneren Namen Korvetten tragen und man sie danach für schwächer als unsere Fregatten halten sollte, ist das Gegenteil der Fall, wenigstens was ihre defensive Stärke betrifft. Ihr Panzer hat die doppelte Stärke von dem unser neueren und die dreifache Stärke von dem der Fregatten „Kronprinz“ und „Friedrich Karl“. Aber auch offensiv sind sie ganz gewaltig, da jede sechs Stück 26 Zentimeter Ringgeschütze führt.

Sie haben eine Länge von 91, eine Breite von 18,3 und den erwähnten Tiefgang von 6 Metern. Die Maschine hat fünftausendsechshundert indizierte Pferdekräfte, die Geschwindigkeit beträgt 14 Knoten, der Tonnengehalt ist 5034 und die Besatzung zählt zweihundertfünfzig Köpfe. Diese geringe Mannschaftstärke ist ein wesentlicher Vorteil der Ausfallkorvetten. Sie sind ganz bedeutend stärker als unsere älteren Panzer und bedürfen nur der halben Besatzung.

Sowohl um ihnen eine größere Manövrierfähigkeit zu geben, die im Gefecht so sehr ins Gewicht fällt, als auch um den Motor besser zu sichern, hat man sie mit Doppelschrauben versehen, deren jede von einer besonderen Maschine getrieben wird. Eine durch die ganze Länge des Schiffes laufende und bis an das Oberdeck reichende Eisenwand scheidet ersteres zunächst in zwei wasserdichte Hälften, während außerdem acht Querwände existieren und der doppelte Boden, wie bei den übrigen Panzern, in Hunderte von kleineren wasserdichten Abteilungen geteilt ist. Der Zweck dieses Systems ist, die dem Schiffskörper aus Verletzungen durch Sporn, Torpedos oder Schüsse drohenden Gefahren auf ein Minimum zu reduzieren, indem sich bei einem solchen Unfalle immer nur eine oder einige der kleinen Abteilungen mit Wasser füllen können, das Schiff nicht sinken und wenigstens möglichst lange gefechtsfähig bleiben soll. Um bei einem solchen Ereignisse die Schwimmfähigkeit noch bedeutend zu erhöhen, läuft innerhalb des Panzers in der ganzen Wasserlinie ein 1 Meter hoher und 0,5 Meter tiefer Korkgürtel um das Schiff, so daß man glaubt, selbst bei dem Volllaufen einer der großen Abteilungen letzteres flott halten zu können. Die eiserne wasserdichte Längswand ermöglicht außerdem, daß, wenn der Raum der einen Maschine mit Wasser gefüllt sein sollte, die andere ruhig fortarbeiten kann. Eine Takelage haben die Ausfallkorvetten nicht, sondern nur einen Signalmast, und man hat sehr wohl daran gethan, erstere fallen zu lassen. Bei allen bewunderungswerten Fortschritten, welche die Technik und speziell der Schiffbau in der Herstellung von Panzerschiffen gemacht hat, ist es ihr bis jetzt nicht gelungen, die letzteren segelfähig zu konstruieren. Es gibt wohl einzelne Panzer, die einigermaßen unter Segel allein manövrieren, wie unser „Friedrich Karl“ und „Hansa“, aber das sind einzelne Ausnahmen und im großen Ganzen können die Panzer ohne Maschine nichts anfangen, soviel man sich auch bemüht hat, sie nach dieser Richtung zu vervollkommnen.

Es ist deshalb sehr richtig gewesen, den Ausfallkorvetten, die überhaupt nur in den heimischen Gewässern kämpfen sollen, gar keine Takelage zu geben. Man hat dadurch nicht nur eine Menge Geld, sondern auch ein großes Gewicht gespart, das dem Panzer und den Geschützen zugesetzt werden konnte. Im Gefecht ist außerdem die Zielfläche für den Feind verringert und die Gefahr beseitigt, durch abgeschlossene Masten ꝛc. das Schiff zu beschädigen oder unklare Schrauben zu bekommen.

Anderseits hat aber der Umstand, daß diese Schiffe lediglich auf ihre Maschine angewiesen sind, es auch nötig gemacht, die letztere so gut wie möglich gegen alle Fährlichkeiten zu schützen und den sie deckenden Panzer so viel zu verstärken, als die Tragkraft des Schiffes erlaubt. Dies ist bei den genannten Korvetten auch in einer Weise geschehen, welche sie gegen das Durchschlagen von Geschossen

möglichst sichert. Die Panzerstärke beträgt nicht weniger als 40,6 Zentimeter, und zwar hat man zu ihrer Herstellung doppelte, durch eine Teakholzlage von einander getrennte Platten genommen, da Platten von 40 Zentimeter sich nicht so gut und homogen walzen lassen, und außerdem so arrangierte doppelte Platten mehr Widerstandskraft üben, als einzelne von gleicher Gesamtstärke.

Die äußere Platte ist 25, die innere 15,6 Zentimeter stark. Nach vorn und hinten, wo die Geschosse infolge der Schiffsform nur unter einem kleineren als rechten Winkel aufschlagen können und dadurch an ihrer Kraft einbüßen, verjüngt sich der Panzer entsprechend. Querwände mit 21 Zentimeter Panzer und gepanzerte Verdecke suchen die Maschine auch gegen Enfilierschüsse von hinten nach vorn zu sichern.

Diese Anhäufung von Eisenmassen zum Schutz der Maschine ist aber nur möglich geworden, indem man den Panzer an andern Stellen reduzierte, wo er entbehrt werden konnte, und da hat man ebenfalls den richtigen Weg eingeschlagen, indem man von der bisher überall vertretenen Idee Abstand nahm, unter allen Umständen auch die Geschütze und deren Bedienung schützen zu wollen. Ein Panzerschiff, dessen sämtliche Geschütze demontiert und dessen halbe Mannschaft kampfunfähig ist, kann immer noch den Sieg gewinnen, so lange seine Maschine intakt bleibt, ist aber unbedingt verloren, sobald diese den Dienst versagt, und dies Prinzip ist bei den neuen Korvetten als richtig anerkannt worden.

Zwar sind Geschütze und Mannschaften nicht gänzlich ohne Schutz geblieben, aber dieser ist im Verhältnis zum Maschinenpanzer ganz bedeutend geringer.

Die sechs 26 Zentimeter Geschütze sind auf dem Oberdeck in zwei festen, aber oben offenen Türmen verteilt. Ein in der Mitte befindlicher viereckiger Turm mit abgerundeten Ecken nimmt vier derselben und ein ovaler im Vorschiff die beiden andern auf. Die Wände der Türme sind nur so hoch, daß sie, wie die Brustwehren bei Festungsgeschützen, die Lafetten und deren empfindlichen Mechanismus sowie die Bedienung gegen Sprengstücke der modernen schweren Granaten schützen, da die mit nur 21 Zentimeter gepanzerten Türme gegen das Durchschlagen der letzteren selbst, die bis zu 35 Zentimeter Eisenplatten durchschlagen, keinen absoluten Schutz gewähren können.

Die Geschütze selbst feuern über Bank. Ihre Lafettierung ist so eingerichtet, daß vier gleichzeitig ihr Feuer auf denselben Punkt nach beiden Seiten richten und je drei dasselbe recht nach vorn oder hinten thun können, wodurch die Schiffe, obwohl sie drei Kanonen weniger als „Kaiser“ und „Deutschland“ haben, eine mächtigere artilleristische Wirkung besitzen als diese.

Diese vier Korvetten, zu denen sich in einigen Jahren noch eine fünfte gesellen soll, werden mithin, wenn sie einmal fertig werden, den wichtigsten Teil unserer Wehrkraft zur See bilden und mit ihrer Hilfe wird unsere Flotte ziemlich stark genug sein, um feindlichen Blockaden und Landungsversuchen wirksam entgegenzutreten.

Die Zahl der kleineren Panzerfahrzeuge, deren Bestimmung nicht der Kampf auf hoher See, sondern der Küstenschutz in engerem Sinne, also die Verteidigung unserer Häfen und Strommündungen ist, soll nach dem Flottengründungsplan neun betragen.

Dagegen sind vorhanden zwölf, „Arminius" und elf Panzerkanonenboote.

Der „Arminius" ist in den Jahren 1863—65 aus den damals vom deutschen Volke gesammelten Flottengeldern (zwei Millionen Mark) bei Samuda in Poplar gebaut, war unser erstes gepanzertes Schiff und ist ein sogenannter Monitor, wie die Amerikaner derartige Fahrzeuge zuerst benannten, d. h. ein nur wenige Fuß über Wasser sich erhebender Schiffsrumpf, um keine Zielfläche zu bilden, auf dem sich zwei drehbare Türme mit je zwei 21 Zentimeter Geschützen befinden. Vorn und hinten spitz geformt und mit einem Sporn versehen, hat das Schiff eine Länge von 64, eine Breite von 11 und einen Tiefgang von 4,4 Meter. Der Panzer geht in einer Stärke von 12 Zentimeter vom Oberdeck bis 1 Meter unter die Wasserlinie um das ganze Schiff. Die Türme sind 20 Zentimeter stark gepanzert. Sein Gehalt ist 1230 Tonnen, seine Maschine hat 1200 indizierte Pferdekräfte und die Besatzung ist einhundertdreißig Mann stark. Er läuft 10 Knoten und sein Kohlenvorrat reicht auf fünf Tage.

Früher war der „Arminius" wie ein Schuner getakelt, d. h. mit zwei Masten, von denen der vordere Raaen, der hintere nur Gaffelsegel führt, indessen hat man die Takelage ganz herausgenommen und statt ihrer nur einen Signalmast aufgestellt.

Da die Geschütze im Kampfe frei das ganze Deck bestreichen müssen, so kann sich niemand auf ihm aufhalten, und als Standpunkt des Kommandanten wie der Leute am Ruder ist deshalb oberhalb der Türme eine Brücke gebaut.

Der „Arminius" hat an dem Kriege von 1866 teilgenommen. Wenngleich er selbst keinen Schuß gefeuert, hat er durch die bloße moralische Wirkung seines Erscheinens auf Elbe und Weser die Operationen der Landarmee im Norden Hannovers wesentlich unterstützt und erleichtert.

Als Anfang Juni die preußischen Truppen in Holstein einrückten und die Österreicher sich auf Altona und Umgegend zurückzogen, erhielt Korvettenkapitän Werner, der Kommandant des damals in Kiel liegenden Fahrzeugs die Ordre, sich nach der Elbe zu begeben, sich mit den bereits dort befindlichen Kanonenbooten „Cyklop" und „Tiger" zu vereinigen und das Geschwader, zu dem noch später der Aviso „Loreley" und das Kanonenboot „Wolf" stießen, unter den Befehl des Generalleutnants von Manteuffel zu stellen. Es handelte sich darum, die Österreicher von Hannover abzuschneiden, falls sie die Absicht hatten, bis zur bevorstehenden Kriegserklärung nicht aus Holstein abzuziehen.

Der „Arminius" ging am 9. Juni von Kiel in See, traf glücklicherweise sehr schönes Wetter, das grade so lange anhielt, bis er die Elbe erreicht hatte, und langte wohlbehalten mittags am 12. Juni vor Altona an. Die beiden Kanonenboote hatten sich vor die Durchfahrt nach Harburg gelegt, und das Panzerschiff ankerte in ihrer Nähe. Obwohl der berühmte Bundesbeschluß noch nicht gefaßt war, lagen die Sachen so, daß jeden Augenblick eine Kriegserklärung erfolgen konnte, und die Schiffe machten deshalb klar zum Gefecht. Sei es, daß General von der Gablenz einsah, in welch unhaltbare Stellung er geraten war, sei es, daß er Befehle von Wien erhalten hatte, genug, abends 10 Uhr am selben

Tage hatte die Brigade Kalik Holstein geräumt und war über Wilhelmsburg auf Hannover abmarschiert.

Da nach ihrem Abzuge verschiedene Ruhestörungen in Altona vorfielen, besetzten am 13. morgens vierzig Matrosen vom Geschwader unter einem Seeoffizier die Hauptwache und die Eisenbahn, bis sie am 14. von der einrückenden Avantgarde des Manteuffelschen Korps abgelöst wurden.

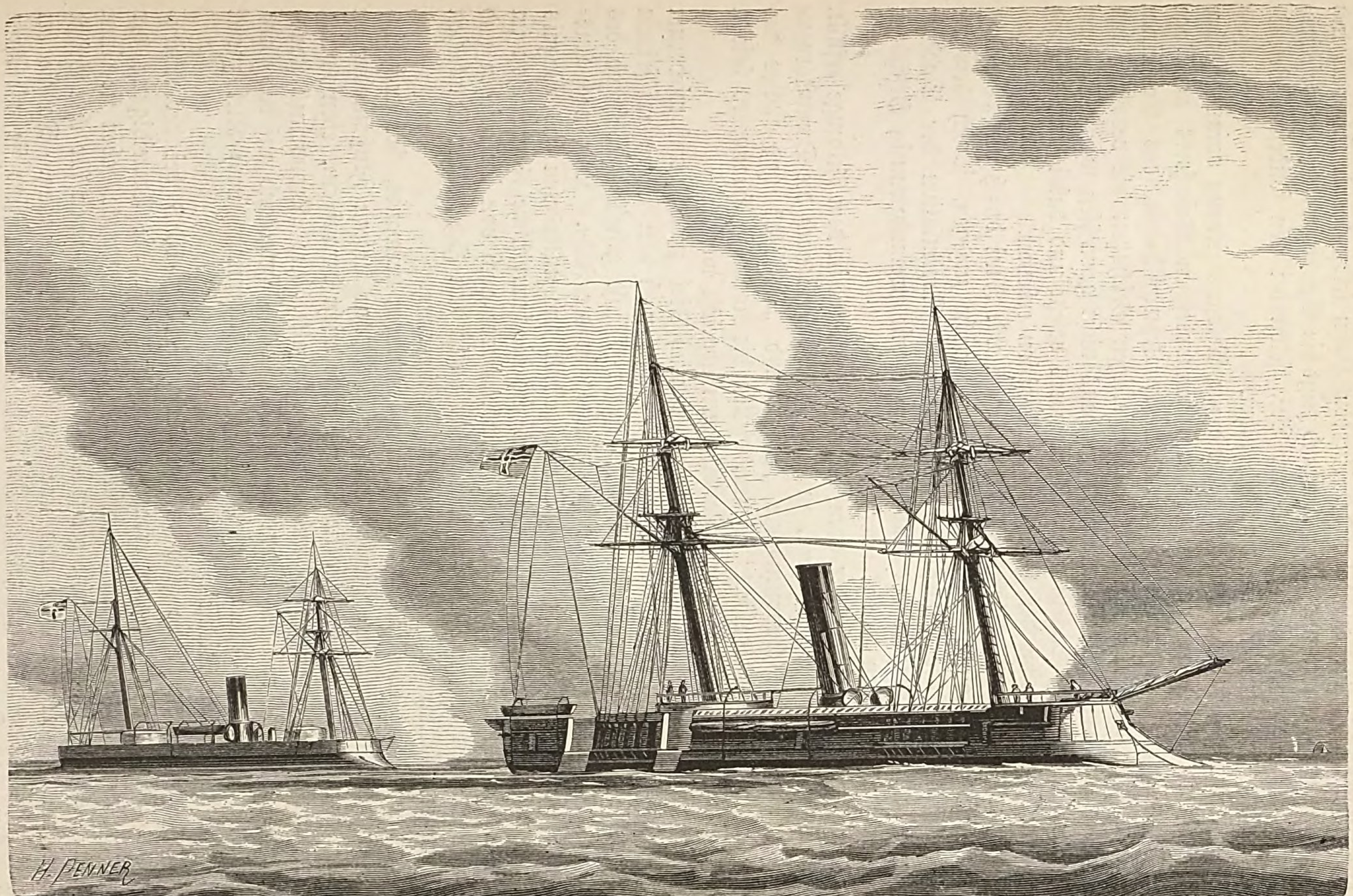
Die Abstimmung Hannovers am Bundestage am 14. Juni veranlaßte die Besetzung des Landes durch die Preußen an den beiden folgenden Tagen, und das Geschwader leistete dabei insofern gute Dienste, als mit seiner Hilfe in zehn Stunden 13500 Mann über die dort $1\frac{1}{2}$ Meilen breite Elbe gesetzt wurden, während Kavallerie, Artillerie und der Rest der Infanterie vom Manteuffelschen Korps inzwischen über Wilhelmsburg auf Harburg marschierten.

Als alle Truppen übergesetzt waren, dampfte der „Arminius“ auf Befehl des Generalleutnant von Manteuffel abends am 16. mit dem „Cyklop“ die Elbe hinunter, vernagelte früh morgens die hannoversche Strandbatterie bei Brunshausen, welche aus sechs Achtundsechzigpfündern bestand, entsandte den „Cyklop“ nach Grauerort, um mit der dortigen Batterie in gleicher Weise zu verfahren, und beide Fahrzeuge kehrten nach Ausführung ihres Vorhabens, welches von hannoverscher Seite keinen Widerstand fand, nach Hamburg zurück.

Am selben Abend ging jedoch der „Arminius“ schon wieder die Elbe hinunter. Er hatte Befehl erhalten, die Batterien an der Weser zu nehmen. „Loreley“ und „Cyklop“ sollten nach der Weser folgen, sobald die Erstürmung von Stade, welche auf die Nacht des 17. festgesetzt war und zu der sie das Bataillon Kranach vom 25. Regiment nach Twilenfleth transportieren sollten, vor sich gegangen sei.

Der Sturm wurde inzwischen in der Nacht so heftig, daß die Wellen schon auf der Unterelbe über den „Arminius“ brachen und er bei Otterndorf vor Anker gehen mußte, da der Lotse erklärte, bei dem schlechten Wetter das Schiff in der Dunkelheit nicht weiter bringen zu können. Sobald der Tag graute, ging er zwar wieder vorwärts, aber nur bis zum ersten Feuerschiff, etwa zwei Meilen unterhalb Kuxhaven. Die entgegenkommende Flut und der schwere Weststurm machten jedes Weiterkommen unmöglich. Die See schlug von allen Seiten über das niedrige Schiff, dem bei seinem kolossalen Gewicht und dem starren Eisenpanzer jede Fähigkeit fehlte, sich elastisch über die anstürmenden Wogen zu heben. Das Wasser stürzte durch die Öffnungen der Thüren und des Decks in die untern Räume, die Pumpen konnten es nicht mehr bewältigen, und angesichts dieser Verhältnisse blieb nichts als die Rückkehr nach Kuxhaven übrig.

Erst am andern Tage, am 19., ließ der Wind so weit nach, daß der „Arminius“, zu dem morgens „Loreley“ und „Cyklop“ stießen, nach der Weser abgehen konnte. Trotzdem rollte ersterer in der aufgeregten See noch so heftig, daß eines der Geschütze in dem vordern Turme seine Befestigungen brach und die 7500 Kilogramm schwere Eisenmasse in ihrem Behälter hin- und herzufliegen begann. Nur mit größter Mühe gelang es, die entstehende Gefahr dadurch zu beseitigen, daß durch die Öffnungen des Turmdeckels Hängematten in das Innere geworfen und damit das



Arminius. Prinz Adalbert.

Die Turmschiffe „Arminius“ und „Prinz Adalbert“ nach der schwimmenden Scheibe schießend.

Geschütz allmählich festgeklemmt wurde. In den Turm selbst konnte sich natürlich so lange niemand wagen, und dieser Umstand zeigt die Gefahr, welche der Gefechtsgebrauch so schwerer Geschütze in bewegter See, selbst bei den solidesten Befestigungen und Hemmvorrichtungen, mit sich führt.

Bei Ankunft auf der Weser brachte die zur Rekognoszierung vorausgesandte „Loreley“ bald die Nachricht, daß die drei hannoverschen Weserforts am Tage vorher von ihren Besatzungen verlassen seien. Letztere hatten das Erscheinen des „Arminius“ nicht abgewartet, dessen gewaltigen Geschützen die veraltete und verwahrloste Artillerie der Batterien doch durchaus nicht gewachsen war. Die drei Forts wurden von den Seeleuten des Geschwaders besetzt und dabei einundvierzig Belagerungsgeschütze nebst der zugehörigen Munition erbeutet.

Bei der Einnahme der Emsbatterien, die am 22. Juni durch die „Loreley“ und den „Tiger“ erfolgte, war der „Arminius“ nicht zugegen, jedoch bewirkte die Nachricht von seiner bevorstehenden Ankunft die Kapitulation der Emdener Besatzung und die Übergabe der Emsbefestigungen mit zweiundzwanzig Geschützen und dem dazu gehörigen Kriegsmaterial.

Damit war die Aufgabe der preußischen Kriegsschiffe in dem Feldzuge erfüllt. Die Mannschaften des Geschwaders, zu dem Anfang Juli noch die Dampfkorvette „Nymphe“, sowie die Kanonenboote „Blitz“ und „Basilisk“ und später das Panzerfahrzeug „Prinz Adalbert“ stießen, hielten die Nordküste Hannovers besetzt, bis sie beim Friedensschlusse durch Landtruppen abgelöst wurden.

Der „Arminius“ ging Mitte September nach Kiel zurück, traf wiederum sehr schönes Wetter und fast ruhige See und langte nach drei Tagen auf seinem Stationsorte an. Bald darauf wurde er außer Dienst gestellt. Während des französischen Krieges befand sich der „Arminius“ in der Jade. Kurz nach Ausbruch desselben wurde er in Kiel in Dienst gestellt und unternahm das Wagnis von dort nach Wilhelmshaven abzugehen, als sich die französische Flotte schon im Kattegatt befand. Er passierte dieselbe abends, wurde auch von ihr gesehen und von zwei Schiffen verfolgt, entging ihnen aber unter dem Schutze der Dunkelheit und gelangte glücklich nach dem Orte seiner Bestimmung.

Er wurde dort hauptsächlich zu Rekognoszierungen verwandt, bot auch einzelnen französischen Schiffen, die sich auf einige Meilen unsern Flußmündungen näherten, ein Gefecht an, jedoch ließen sich diese nicht darauf ein, ebensowenig als zwei derselben, eine Panzer- und eine Holzfregatte, dem „Kronprinz“ standhielten, als dieser sie von der Mündung der Weser bis Helgoland auf das Gros ihrer Flotte jagte. Nach dem Frieden ging der „Arminius“ nach Kiel zurück und wurde dort außer Dienst gestellt.

Die Panzerkanonenboote sind in den Jahren 1876—1883 bei der Aktiengesellschaft „Weser“ in Bremen erbaut und speziell für die Verteidigung der Jade-, Weser- und Elbemündungen bestimmt. Zu diesem Zwecke haben sie einen geringen Tiefgang, eine möglichst große Manövrierfähigkeit, einen für ihre Größe verhältnismäßig starken Panzer und eine sehr schwere Bewaffnung. Da sie bei ihrer Kleinheit selbst nur eine geringe Zielfläche bieten, so sind sind sie mit ihren sonstigen Eigenschaften für jeden Angreifer höchst gefährliche Feinde.

Ihre Länge beträgt 43,5, ihre Breite 10,65 bei einem Tiefgange von nur 3,12 Meter, der sie befähigt, über die meisten Untiefen der Ströme fortzugehen.

Sie haben 784 Tonnen Raumgehalt, eine Maschine von siebenhundert indizierten Pferdekräften, welche ihnen eine Geschwindigkeit von 9 Knoten verleiht, zwei Schrauben, keine Takelage, sondern nur einen Signalmast und eine Besatzung von vierundsechzig Köpfen.

Ihre Armatur besteht nur aus einem Geschütz, aber vom schwersten Kaliber, das in der Marine vertreten ist, nämlich einer 30½ Zentimeter Mantel-Ringkanone, deren nähere Beschreibung bereits unter dem Kapitel „Ausrüstung“ gegeben ist.

Die Panzerung besteht aus einem Gürtel von 20,3 Zentimeter Dicke, der sich hinten bis 10 Zentimeter verjüngt, ebenso ist das Verdeck mit 5 Zentimeter gepanzert. Vorn tragen sie als Deckung des dahinter stehenden Geschützes einen ebenfalls 20,3 Zentimeter stark gepanzerten Halbturm.

Kohlen können dieselben auf vierzig Stunden volle Fahrt einnehmen.

Gedeckte Korvetten.



Unsere für den aktiven Kriegsdienst bestimmten ungepanzerten Schiffe zerfallen in zwei Klassen, in Korvetten und Kanonenboote. Die ersteren sind vorzugsweise für den transatlantischen Dienst bestimmt, von den letzteren nur die größeren, während die kleineren den heimischen Dienst versehen sollen. Die Erfindung der Panzerschiffe und deren schnelle Vervollkommnung, die kaum jemand sobald erwartet, hat den Gefechtswert der Holzschiffe zwar sehr vermindert, aber trotzdem besitzen sie so viele Vorzüge, daß sie schwerlich ganz aus den Marinen verschwinden werden.

Ebenso wie die Landarmee aus verschiedenen Truppengattungen zusammengesetzt ist, die sich nicht willkürlich zu jeder kriegerischen Operation verwenden lassen, obwohl sie sich gegenseitig ergänzen und nur ihr Zusammenwirken die Schlacht zu einem siegreichen Ende führen kann, so ist es auch mit der Marine. Sie bedarf schwerer Schlachtschiffe, welche den Kampf entscheiden und in geschlossener Reihe gegen den Feind rücken, aber auch leichter beweglicher Fahrzeuge, die den Vorpostendienst versehen, Rekognoszierungen vornehmen, den geschlagenen Gegner verfolgen, eigenen gefährdeten Schiffen Beistand leisten und sie aus der Linie bugsieren, wenn sie kampfunfähig gemacht sind.

In früheren Zeiten bildeten Linienschiffe das Gros, und die Fregatten, Korvetten, Briggs, Schoner, Kutter ꝛc. vertraten die leichten Truppen; gegenwärtig sind die Panzerschiffe in die Stelle der Drei- und Zweidecker getreten und alle übrigen größeren Schiffsklassen sind in den Korvetten aufgegangen, die man teilweise jedoch ebensogut Fregatten nennen könnte.

Zur Zeit der Segelschiffe verstand man unter Korvetten solche dreimastige Kriegsschiffe, welche nur eine Batterie und zwar auf dem Oberdeck hatten. Fregatten führten eine Batterie unter und eine auf dem Deck, während Linienschiffe zwei oder drei Batterien unter und eine auf dem Deck hatten und danach in Zwei- oder Dreidecker unterschieden wurden.

Bei den größeren oder gedeckten Korvetten befindet sich die Batterie auch unter Deck, aber weil sie auf dem Oberdeck nicht noch eine zweite Batterie, sondern nur ein oder zwei Geschütze führen, nennt man sie nicht Fregatten, obwohl sie den früheren Segelfregatten an Größe mindestens gleich und an Wirksamkeit überlegen sind.

Im Frieden sind diese ungepanzerten Dampfkorvetten sehr nützliche Schiffe. Ihre vorzüglichen nautischen Eigenschaften befähigen sie zu größeren transatlantischen Reisen, ihre den früheren Segelschiffen vollständig entsprechende Bemastung spart die teuren Kohlen.

Die dreihundertundachtzig bis vierhundert Mann betragende Besatzung gestattet die Ausbildung einer entsprechenden Zahl von Seeleuten, ihre Größe und Bewaffnung macht sie zu würdigen Repräsentanten ihres Landes in fernen Meeren und verleiht ihnen diejenige militärische Macht, welche zur Wahrung dieser Würde, namentlich halbzivilisierten Nationen gegenüber, erforderlich ist.

Die älteste unserer hölzernen gedeckten Korvetten ist die „Arkona“. Sie wurde zu Ende des Jahres 1855 auf der Danziger Kriegswerft auf Stapel gesetzt und 1859 im Frühjahr vollendet. Ihre Dimensionen sind 58 Meter Länge, 12,6 Meter Breite und der Tiefgang 5,7 Meter. Ihre Tragfähigkeit beträgt 1691 Tonnen.

Die Maschine von 1300 indizierten Pferdekräften ist in der Fabrik von Cockerill in Seraing in Belgien gebaut, jedoch grade keine hervorragende Leistung. Sie vermochte dem Schiffe keine größere Geschwindigkeit als $9^1/_2$—10 Knoten zu geben, und die später bewerkstelligte Vergrößerung der Kessel hat die Schnelligkeit kaum um einen halben Knoten vermehrt. Unter Segel machte jedoch das sonst feine Linien aufweisende Schiff bis zu 12 Knoten.

Die Bewaffnung bestand bis vor einigen Jahren aus zwei glatten sechsunddreißigpfündigen Geschützen, Nr. 1 auf dem Oberdeck, zwanzig glatten Sechsunddreißigpfündern, Nr. 2, und sechs achtzölligen Bombengeschützen (Achtundsechzigpfünder) in der Batterie. Diese glatten Geschütze wurden jedoch später durch gezogene 15 Zentimeter Ringgeschütze ersetzt.

Die „Arkona“ hat von unsern Schiffen die thatenreichste Geschichte. Sie war das Flaggschiff des in den Jahren 1859 bis 1862 nach den asiatischen Gewässern entsandten Geschwaders, mit dem der damalige Gesandte Graf zu Eulenburg (später Minister des Innern) nach Jeddo, Peking und Bangkok ging,

um für den Zollverein einen Schiffahrts- und Handelsvertrag mit Japan, China und Siam abzuschließen. Bekanntlich gelang es dem Gesandten, seine schwierige Mission mit ebensoviel diplomatischem Geschick als Energie und zäher Ausdauer in den beiden letzteren Ländern vollständig zu erfüllen. In Japan, wo man sich von den früheren politischen Zuständen Deutschlands durchaus keine richtige Vorstellung machen zu können schien, wurde wenigstens für Preußen ein Vertrag abgeschlossen, der inzwischen nach Konstituierung des Deutschen Reiches auch auf dieses übertragen ist.

Über die Expedition selbst ist s. Z. so vielfach und genau berichtet worden, daß ich darüber fortgehen kann. Ich will nur hervorheben, daß ihre günstigen Resultate teuer erkauft wurden. Von den achthundert Menschen, welche mit ihr hinausgingen, haben fast hundert die Heimat nicht wieder gesehen. Sie fielen teils auf dem Felde der Ehre im grausigen Kampfe mit den Elementen, teils raffte sie ein giftiges Klima hin, und andere fünfzig kehrten siech und gebrochen zurück.

Auch eines der Schiffe wurde von den tobenden Wellen in den Abgrund gerissen und mit seiner ganzen Besatzung in den Fluten begraben.

Das Geschwader bestand aus vier Schiffen, der Dampfkorvette „Arkona", der Segelfregatte „Thetis", dem Schoner „Frauenlob" und dem Transportschiff „Elbe", welches der Kapitän der „Arkona", Sundewall, als Geschwaderchef befehligte. Schon der Beginn der Reise war von ernsten Unfällen begleitet. Die „Arkona" wurde im November 1859 auf ihrer Fahrt von Danzig nach England, wo sich die Schiffe sammeln sollten, in der Nordsee während eines schweren Sturmes so stark beschädigt, daß das neue Schiff in Portsmouth fünf Monate lang reparieren mußte, und der Abgang der Expedition dadurch um ebenso lange verzögert wurde.

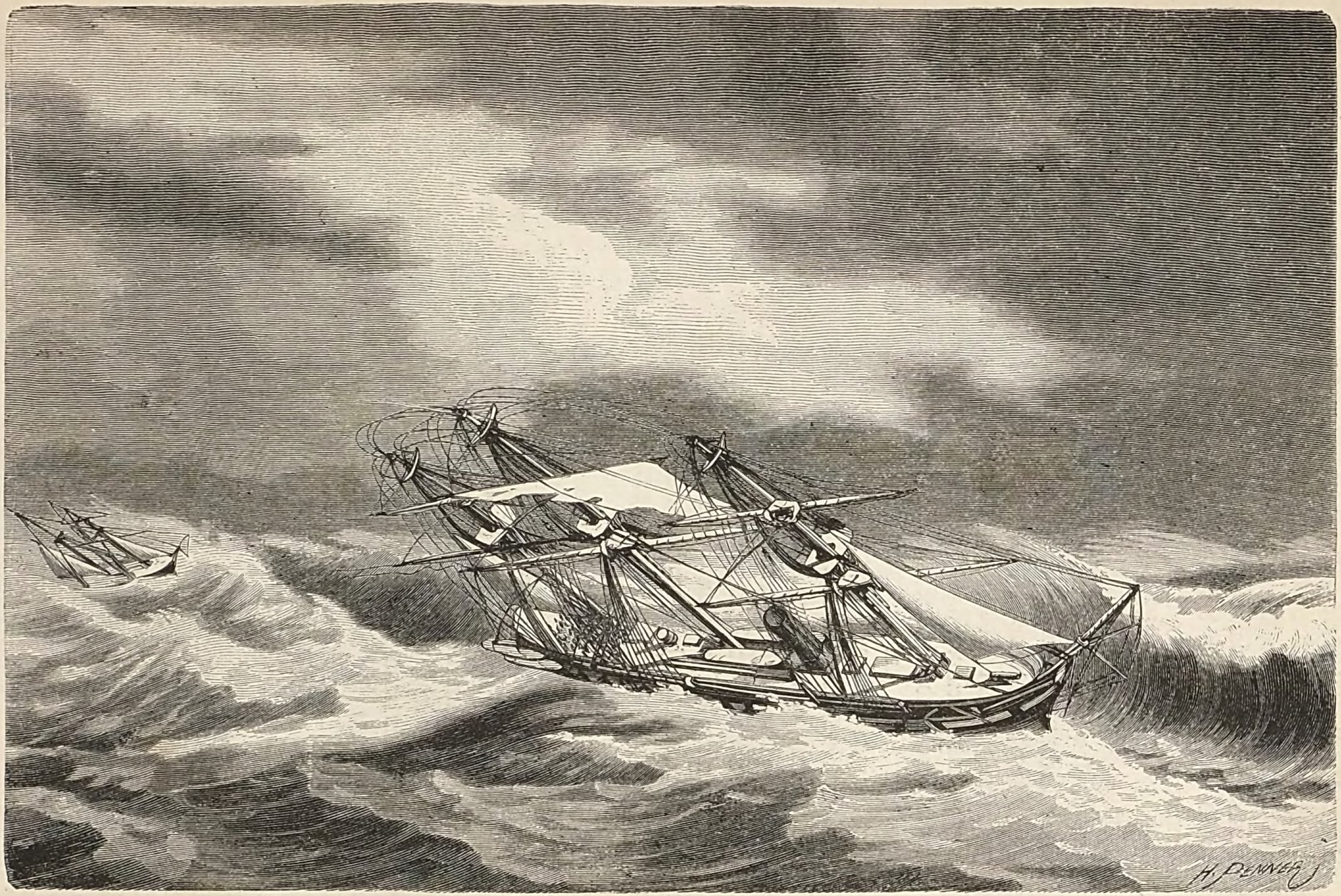
Ein ähnliches Schicksal traf die „Elbe" am Kap der guten Hoffnung, wo sie in einem Orkan fast verloren ging, während die drei übrigen Schiffe, welche sich in einem Umkreise von einigen zwanzig Meilen in ihrer Nähe, aber ebensoviel weiter vom Mittelpunkt des Sturmes entfernt befanden, mit geringeren Beschädigungen davon kamen.

Die furchtbarste Katastrophe jedoch, welche die Expedition betraf, wurde durch einen Taifun unweit der Küste von Japan herbeigeführt, in dem der Schoner „Frauenlob" gänzlich und die „Arkona" beinahe unterging.

Taifune sind Wirbelstürme, die im Chinesischen Meere bei dem Wechsel der Monsune, wie man die innerhalb der Tropen wehenden Winde nennt, auftreten und die man in Westindien sowie in dem Indischen Ozean mit dem Namen Orkane bezeichnet.

Ihre Entstehung ist noch nicht klar ergründet; da sie jedoch stets von starken elektrischen Erscheinungen begleitet sind, so spielt Elektrizität wahrscheinlich dabei eine hervorragende Rolle.

Sie unterscheiden sich von den gewöhnlichen Stürmen nicht allein durch ihre größere Heftigkeit, sondern hauptsächlich durch ihre doppelte Bewegung. Während bei ersteren der Wind in grader Linie oder in flacher Kurve weht, mithin ein im englischen Kanal wehender und bis Hamburg reichender Sturm hier wie



Frauenlob. Arkona.

„Arkona“ und „Frauenlob“ im Taifun in den Ostindischen Gewässern.

dort nahezu dieselbe Windrichtung zeigen würde, bewegt sich der Taifun oder Orkan als ein rotierender Windkörper in graden oder gekrümmten Bahnen über die Wasserfläche, wie eine Windhose auf dem Lande, die uns das Bild eines Orkanes im kleinen veranschaulicht. Der von ihr aufgewühlte Staub wirbelt im Kreise um den Mittelpunkt der Hose, und diese bewegt sich in ihrer cylindrischen Gestalt zugleich nach irgend einer Richtung vorwärts, wobei sie die umgebenden Luftschichten je nach der Heftigkeit ihrer Drehung mehr oder minder mit in Bewegung setzt.

Ganz analog ist der Vorgang bei einem Taifun. Je heftiger sich sein Mittelpunkt dreht, desto weiter übt er seine Wirkung auf die umgebende Luft und desto größer wird sein Durchmesser, der öfter 80—100 Meilen beträgt. Aus demselben Grunde weht jedoch der Wind in der räumlichen Ausdehnung eines Taifuns nicht mit gleichmäßiger Stärke, sondern in der Nähe des Mittelpunktes am heftigsten, während seine Kraft nach außen hin radial abnimmt. Im eigentlichen Zentrum selbst, um das der Windkörper sich dreht und das einen Durchmesser von einigen Tausend Schritten haben kann, ist Windstille.

Die Wut eines solchen Cyklon, wie dergleichen rotierende Stürme gemeinschaftlich benannt werden, übersteigt bisweilen alle Vorstellung, und nur derjenige, welcher ihn selbst erlebt hat, vermag sich einen Begriff davon zu machen. Wenn man erfährt, daß auf Barbadoes durch einen Orkan vier Vierundzwanzigpfünder aus einer Batterie aufgenommen und mehrere hundert Schritte weit durch die Luft fortgeführt wurden*), so mag man ermessen, welches Unheil solche schrecklichen Naturerscheinungen anzurichten vermögen.

Es ist jedoch weniger die eigentliche Kraft des Sturmes als seine Drehung, welche den Schiffen so gefährlich wird und ihnen so häufig den Untergang bereitet, wenn sie in die Nähe seines Mittelpunktes kommen. Ein Schiff kann, wenn es gut gebaut ist, unglaublich viel aushalten. Ein in grader Richtung wehender Sturm erzeugt auch eine regelmäßige See, und bei einer solchen hat ein Schiff mit guten nautischen Eigenschaften und wenn es mit Segeln oder Maschine richtig behandelt wird, wenig zu fürchten, mag der Sturm auch noch so heftig rasen. Es wird unter den Sturmsegeln unter den Wind gebracht, liegt mit dem Kopfe schräg gegen die See und treibt langsam seitwärts ab. Dadurch glättet sein Körper die Wasserfläche an der Windseite, und diese geglättete Fläche sowie sein beständiges Ausweichen bilden einen ausreichenden Schutz gegen die anstürmenden Sturzseen. Diese rollen bisweilen in solcher Höhe und mit so gewaltiger Kraft an, daß man selbst als alter Seemann glaubt, sie werden das Schiff erreichen und begraben, aber sobald ihr steiler Kamm an das breite Kielwasser kommt, scheint sein Fortschreiten wie durch Zauber gebannt und er bricht ohnmächtig in sich zusammen. Es ist dies eine ganz ähnliche Erscheinung, als wenn man Öl in das Wasser gießt. Bekanntlich wurde dies Verfahren bei den alten Griechen und Römern bei ihren Fahrten über See angewendet. Bei stürmischem Wetter befestigten sie vorn an der Windseite ihrer Schiffe einen Ölschlauch, der beständig

*) Dove, Gesetz der Stürme.

tropfte. Ich habe dies Experiment öfter gemacht und gefunden, daß ein anhaltender Sturm zwar viel Öl gekostet haben mag, aber die Wirkung in der That eine überraschende ist. Ein Tropfen breitet sich so schnell aus, daß er im Augenblick eine Fläche von zehn bis fünfzehn Quadratfuß glättet, an der die See machtlos verläuft und unter Umständen würde das Ausgießen von Öl auch für unsere modernen Schiffe von großem Nutzen sein.

Manche derselben liegen schlecht bei, d. h. sie bleiben nicht mit dem Kopfe auf der See, fallen nach der dem Winde abgekehrten Seite (leewärts) ab, fangen zu segeln an, anstatt seitwärts abzutreiben, und ihr Kielwasser geht demgemäß hinter das Schiff. Dann finden die anstürmenden Wellen keinen Widerstand, sie brechen über das Schiff und können ihm verhängnisvoll werden, während eine kleine Quantität Öl, rechtzeitig auf das Wasser gegossen, diese Gefahr abzuwenden oder wenigstens zu verringern vermag.

Bei Cyklonen gibt es jedoch keine regelmäßige See, weil in ihrem Bereiche Wind je nach der relativen Lage des Schiffes zum Zentrum aus allen Himmelsgegenden weht.

Winde sind die Folgen von gestörtem Gleichgewicht der Atmosphäre. Sie wehen immer dorthin, wo die Luft durch Erwärmung oder Niederschlag der in ihr enthaltenen Feuchtigkeit verdünnt ist. Im Mittelpunkte des Cyklons hat diese Verdünnung ihren Höhepunkt erreicht, wie dies der Barometerstand auch angibt. Deswegen strömen die umgebenden Luftschichten von allen Seiten zur Ausgleichung diesem Mittelpunkte zu, und mathematisch genommen wird ein Schiff mit jedem Schritt, durch den es seine Position zum Zentrum ändert, auch andern Wind bekommen müssen.

Die Folge davon ist, daß auch die von den Winden erzeugten Wellen keinen regelmäßigen Gang annehmen können, sondern um so verwirrter werden müssen, je näher sie sich dem Zentrum des Sturmes befinden, und zuletzt nur noch ein furchtbares Chaos kochender und schäumender Wasserberge bilden, die in titanischem Kampfe gegeneinander toben und jedes Menschenwerk erbarmungslos vernichten.

Bis vor dreißig Jahren standen die Cyklone als die schlimmsten Feinde der Schiffahrt da. Sie zerstörten ganze Flotten, und in welcher Weise sie gefährlich wurden, mag daraus erhellen, daß noch vor siebzig Jahren die Holländer von den drei Schiffen, welche sie jährlich von Java aus durch das chinesische Meer nach Japan entsandten, durchschnittlich nur auf die glückliche Rückkunft e i n e s derselben rechneten.

Dem englischen Oberst R e i d und unserm D o v e haben die Seeleute es zu danken, daß diese unheilvollen Phänomene viel von ihrem Schrecken verloren haben. Jene beiden ausgezeichneten Physiker haben entdeckt, daß die rotierenden Stürme ganz bestimmten Drehungsgesetzen unterworfen sind, und diese Gesetze geben den Schiffen gleichzeitig die Mittel an die Hand, den Cyklonen in den meisten Fällen entweder ganz auszuweichen oder wenigstens das Zentrum zu vermeiden.

Die Drehung erfolgt nämlich ausnahmslos im Norden des Äquators von rechts nach links, gegen den Zeiger einer Uhr, und auf der südlichen Halbkugel von links nach rechts oder mit dem Zeiger der Uhr.

Diese Thatsache, sowie daß die umgebenden Luftschichten stets in der Richtung der Tangente auf die Peripherie des rotierenden Windkörpers wehen, ermöglichen es den Seeleuten, die Richtung zu ermitteln, in der sie sich vom Zentrum des Sturmes befinden, und das quantitative Fallen oder Steigen des Barometers sowie die Stärke des Windes geben ihnen einen Anhalt dafür, welche Bahn der Sturm beschreibt.

Die Bestimmung der Richtung ist sehr einfach. Da im Norden des Äquators die Drehung von rechts nach links stattfindet und die Winde tangential auf das Zentrum wehen, so heißt die Regel: „Drehe dich mit dem Gesicht gegen den Wind, dann liegt das Zentrum im rechten Winkel rechts, im Süden des Äquators jedoch links von dir.“ Ist der Wind also z. B. Ost, so liegt das Zentrum auf der nördlichen Halbkugel Süd, auf der südlichen Nord von dem betreffenden Schiffe.

Die Bestimmung der Bahn macht mehr Schwierigkeiten; der Wechsel der Windrichtung und der Barometerstand müssen dabei in Betracht gezogen werden. Die Erfahrung hat ergeben, daß ein bestimmter Barometerfall die ungefähre Entfernung vom Mittelpunkte kennzeichnet. Fällt das Barometer in einer Stunde 4 Millimeter, in der nächstfolgenden aber 8, so nähert sich der Cyklon, während er umgekehrt sich entfernt, und die Windrichtung gibt an, welchen Weg er nimmt.

Nach obigem Beispiele befand sich auf der nördlichen Halbkugel bei Ostwind das Zentrum Süd vom Schiffe. Fällt nun das Barometer und ändert sich die Windrichtung nicht, so ist dies ein Zeichen, daß der Cyklon näher kommt und zwar gerade auf das Schiff zu, dessen Richtung gegen ihn dieselbe bleibt. Geht der Wind jedoch z. B. auf Südost, so liegt das Zentrum in Südwest und marschiert südlich bei dem Schiffe vorbei.

Im ersten Falle muß letzteres so schnell wie möglich entfliehen und zwar dadurch, daß es im rechten Winkel von der Bahn des Sturmes absegelt; im gegebenen Beispiele also nach Westen; im letzteren Falle darf es dagegen nicht westlich gehen, weil der Sturm dort hinzieht.

Natürlich hat der Seemann bei solcher Gelegenheit noch viele andere Punkte, den Zustand der See und der Witterung ꝛc. in das Auge zu fassen und danach sein Manöver zu modifizieren, aber jedenfalls hat die Entdeckung des Gesetzes der Stürme ganz unberechenbaren Nutzen gestiftet und bereits viele Hunderte von Schiffen, welche die daraus abgeleiteten Regeln befolgten, vor sicherem Untergange gerettet.

Leider vermochten sie den unglücklichen Schoner „Frauenlob“ vor seinem tragischen Geschicke nicht zu bewahren. Nicht immer hat es der Seemann in der Hand, der drohenden Gefahr zu entrinnen. Bisweilen gebricht es ihm an Seeraum, um den rettenden Kurs einzuschlagen. Untiefen oder Land versperren ihm den Weg; er muß dann willenlos den Sturm über sich hereinbrechen lassen und auf Gottes Hilfe vertrauen. In offenem Wasser kann möglicherweise das Schiff noch gerettet werden; von Land belegt und ohne den Schutz eines sicheren Hafens ist es bei einem Orkan fast immer unrettbar verloren.



Der Untergang des „Frauenlob“.

In dem ebenerwähnten Falle befanden sich die Schiffe „Arkona“ und „Frauenlob“ am 2. September 1860. Die „Elbe“ war wegen notwendiger Reparaturen in Singapore zurückgeblieben, die „Thetis“ hatte den Weg durch die Formosastraße zwischen dieser Insel und China eingeschlagen, die „Arkona“ mit der Gesandtschaft an Bord wählte die Van Diemensstraße im Süden von Formosa und hatte den „Frauenlob“ bei sich, um ihn durch etwaige Windstillen oder Gegenwinde zu schleppen.

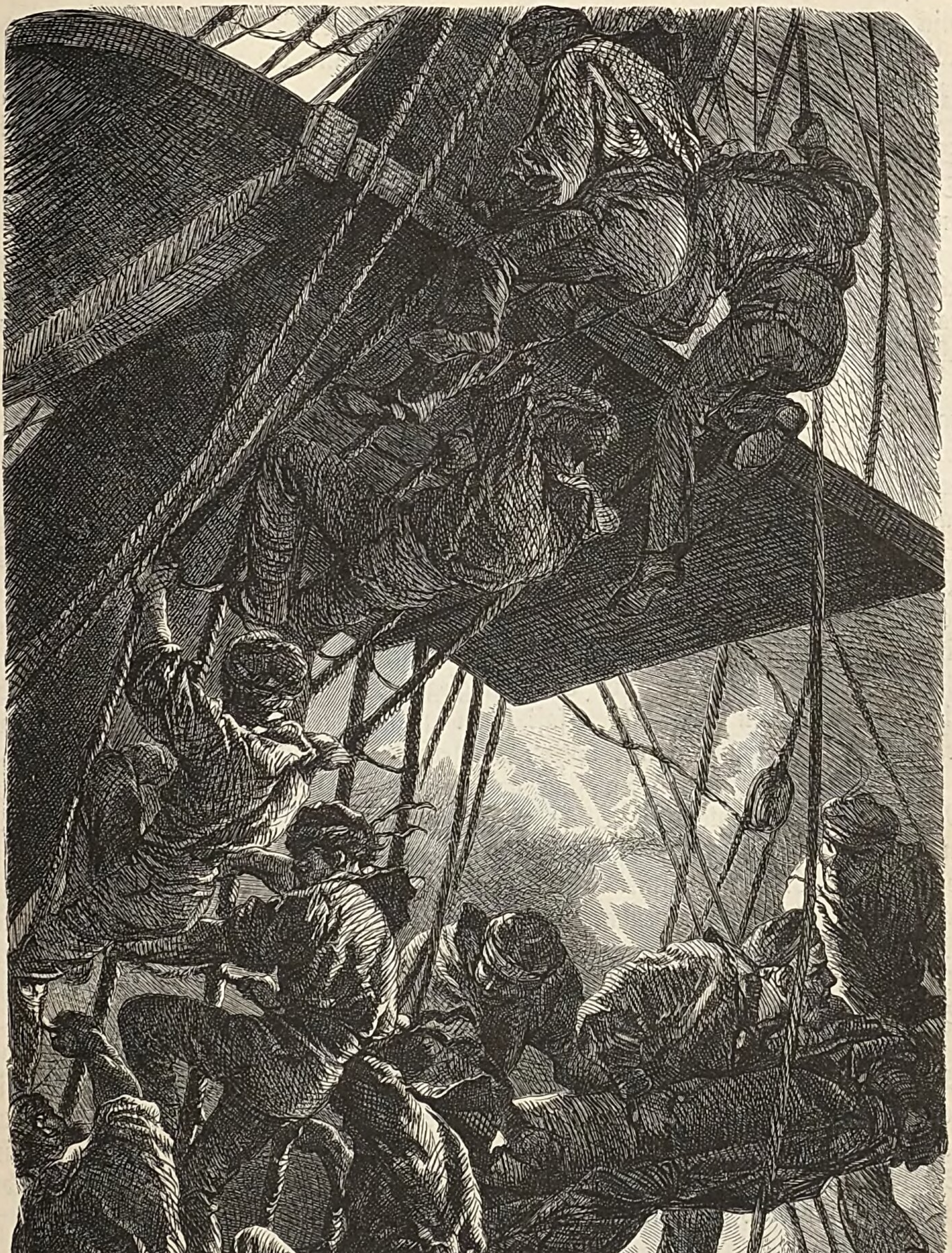
Die Schiffe waren bis zum 1. September bereits auf 40 Meilen in die Nähe von Jeddo gekommen. Bei der flauen östlichen Brise hatte die „Arkona“ Dampf gemacht und bugsierte den Schoner. Das Ziel der Reise war bald erreicht; schon hoffte man am folgenden Tage in die Bucht von Jeddo einzulaufen, als das Geschick hemmend dazwischen trat und ein unbarmherziges Halt gebot.

Am Abend frischte die Brise auf, aber ihr Hauch hatte nichts Wohlthuendes, er war schwül und drückend, wie vor einem Gewitter. Der Himmel war klar, aber die Sterne funkelten in unheimlichem Glanze, und am südöstlichen Horizonte stand eine dunkle Wolkenbank. Sie verschmolz fast mit dem Wasser, aber oft flammte ein matter Lichtschein, ähnlich wie ein fernes Wetterleuchten aus ihr auf

und alsdann traten ihre scharfen schwarzen Ränder hervor. Das Barometer, dieser treue und zuverlässige Freund der Seeleute, begann zu fallen, doch sein Sinken war noch sehr gering, kaum ein Viertel Millimeter in der Stunde. Auch die See war noch regelmäßig und nicht hoch, und wenn ein Taifun im Anzuge war, mußte man, um die nötigen Maßregeln zu treffen, jedenfalls erst deutlichere Anzeichen seiner Richtung und Bahn abwarten. Allmählich wuchs die Brise; um Mitternacht stellte sich unregelmäßige See ein, und das Barometer fiel langsam weiter. Die Fahrt der Schiffe verminderte sich, und die Maschine konnte nur mit Mühe vorwärts kommen. Trotzdem wurde weiter gedampft; man war immer noch nicht gewiß über die Bahn des Taifun, wenngleich es keinem Zweifel mehr unterlag, daß ein solcher heraufzog. Aber es war doch die Möglichkeit vorhanden, vor ihm vorüberzukommen, und man wurde in dieser Annahme bestärkt, als sich der Wind etwas weiter nach Osten drehte. Außerdem war es geboten, möglichst weit von der unter Lee befindlichen Küste Japans abzuarbeiten, um freieren Seeraum zu haben, wenn der Wind sich südlich zog und stürmisch wurde.

Nach Mitternacht trat das letztere ein; die drohende Bank in Südosten rückte höher hinauf, der Flammenschein über ihren gezackten zerrissenen Rändern wurde heller und häufiger; bisweilen zuckten aus ihr grelle Blitze bis zum Zenith empor, und einzelne schwarze Wolken jagten mit rasenden Schnelle über die flackernden Sterne.

Gegen vier Uhr morgens wußte jeder an Bord, daß man schweren Stunden entgegenging. Der Wind hatte sich nicht weiter gedreht, und daraus ging hervor, daß der Sturm seinen Weg gerade auf die Schiffe nahm. Das schneller und schneller fallende Barometer, die immer verwirrter auflaufende See und der wachsende Wind ließen auch keinen Zweifel darüber, daß er mit raschen Schritten heraufzog. Die Nähe des Landes gestattete kein Entfliehen, man mußte der Gefahr die Stirn bieten und das weitere erwarten. Alle Maßregeln gegen bevorstehendes schlechtes Wetter wurde zeitig getroffen. Bramraaen und Bramstengen wurden an Deck genommen, um die Toppen zu erleichtern, Boote, Reserverundhölzer und Geschütze auf das sorgfältigste versichert, alle nicht zur Kommunikation unumgänglich nötigen Luken gut geschlossen, und man versäumte nichts, was seemännische Erfahrung und Vorsicht für solche Fälle geboten. Gegen drei Uhr morgens waren alle Vorbereitungen getroffen, aber es war auch die höchste Zeit; denn Wind und See nahmen bedeutend zu, und die Bewegungen des Schiffes wurden schon sehr heftig. Noch immer bugsierte die „Arkona" den Schoner; zwar vermochte die schwer arbeitende Maschine kaum noch den Widerstand zu überwinden, aber jeder gewonnene Schritt vorwärts war von großem Werte und entfernte die Schiffe mehr von der gefährlichen Küste. Da ertönte plötzlich ein Krachen; das Bugsiertau des Schoners war gebrochen, und als ob dies ein Signal für den Sturm gewesen, brach auch er unmittelbar nachher mit furchtbarer Heftigkeit los. Die drohende schwarze Wolkenbank hatte sich bis zum Zenith ausgebreitet, und ihre von Blitzen flammenden Ränder standen jetzt über dem Schiffe. Heulend brauste der erste Stoß durch die Takelung, legte die Korvette fast auf die Seite, und einen Augen-



blick war die ganze See nur eine kochende schäumende Masse. Dann ließ der Wind etwas nach, die „Arkona" richtete sich auf und die niedergewehten Wellen begannen wieder sich zu Bergen aufzutürmen.

Doch man ahnte, daß der Stoß nur ein Vorspiel gewesen und noch viel Schlimmeres bevorstand. Es galt die Pause zu benutzen, um das Schiff unter Sturmsegel zu bringen und beizulegen, denn die Maschine war bei solchem Wetter machtlos.

Der Ruf: „Alle Mann auf" hallte durch die Räume des Schiffes und schreckte die Freiwache aus ihrer kurzen Nachtruhe. Halbbekleidet stürzte alles nach oben, denn jeder Seemann weiß, daß wenn dies Kommando erschallt, die schleunigste Hilfe nötig ist.

Das dichtgereffte Großmarssegel soll gesetzt werden. Die Segelberger entern nach oben, und es gelingt die Schooten vorzuholen. Kaum steht es, so wälzt sich wieder jene schäumende Wassermasse heran, die der zweite Orkanstoß vor sich her peitscht. Nach wenigen Augenblicken fällt er mit furchtbarer Kraft in das Segel; das Schiff legt sich noch weiter über als vorher, der Mast biegt sich wie ein Rohr unter dem gewaltigen Drucke, und die Luvwanten stehen wie Eisenstangen. Es springt das eine Schoot des Marssegels, es peitscht zwei-, dreimal, dann ist es verschwunden, und nur ein paar kleine Fetzen sitzen noch an der Raa. Es war ein Glück, daß es so kam, sonst wäre der Mast gegangen, er stand zum Brechen. Jetzt lag das Schiff nur vor Stengestagsegel und Sturmbesan bei, aber selbst diese beiden kleinen Segel waren fast schon zu viel für den Sturm, der mit anhaltender Wut tobte und immer höhere Wasserberge aufwühlte.

Die Uhr war inzwischen fünf geworden, und der Tag begann zu grauen. Mit Besorgnis spähten die Blicke nach dem Schoner. Etwa eine halbe Meile in Lee wurde er entdeckt; er lag unter dichtgerefftem Großsegel bei. Wenngleich sein Rumpf bisweilen hinter den hohen Wellen gänzlich verschwand, wehrte sich das kleine Fahrzeug offenbar tapfer gegen das furchtbare Wetter. Dichter Regen, der jetzt in Strömen vom Himmel zu gießen begann, entzog ihn dem Auge, aber auf der „Arkona" war man beruhigt; er hatte sich als ein tüchtiges Seeschiff gezeigt.

Wilder und wilder raste der Sturm, höher und höher türmten sich die Wogen; die Luft war undurchsichtig und mit Wasserdampf gefüllt. Oben in den Lüften hörte man ein unheimliches Tosen, als ob ferner Donner rollte, aus den schwarzen Wolkenmassen sprühten nicht mehr einzelne Blitze, sondern ganze Strahlenbündel. Das Schiff ächzte in allen seinen Teilen, als fühlte es die schreckliche Not des Augenblickes und fürchtete in dem übermenschlichen Kampf zu unterliegen.

Und doch stand das Schlimmste noch bevor! Das immer schneller fallende Barometer und der feststehende Wind kündeten das baldige Anrücken des vernichtenden Zentrums. Stumm sahen sich Offiziere und Mannschaften an. An Kommandos war nicht mehr zu denken; das Heulen des Sturmes, das Brausen der See hätten jedes Wort ungehört verschlungen; aber es wäre auch sonst nutzlos gewesen. Bei solchem Wetter ist der Menschenmacht eine Schranke gesetzt;

sie vergeht vor der Gewalt der Elemente und kann nur Gott ihr Geschick anheimstellen.

War es möglich, daß der Sturm noch heftiger toben konnte und, wenn dies der Fall, konnte das Schiff einem solchen Winde widerstehen? Es war nicht denkbar, und dennoch steigerte sich die Wut des Taifuns zu immer größerer Höhe. Die Korvette lag mit der Leeverschanzung zu Wasser, zwei ihrer Boote wurden fortgerissen, Sturzseen brachen über das Verdeck und schwemmten alles fort, was nicht auf das solideste befestigt war. Die Mannschaften hatten sich nach hinten geflüchtet und sich mit Tauen festgebunden, um nicht über Bord gespült zu werden; der Regen ließ nach, aber der vom Winde gepeitschte Wasserdampf hüllte das Schiff in einen so dichten Nebel, daß man keine zwanzig Schritt weit sehen konnte.

Dazu das Brüllen des Orkans, das Brausen der See, das unheimliche, immer lauter werdende Tosen in den Lüften, die flammenden Blitze — da mochte wohl dem Mutigsten sich der Gedanke aufdrängen, die letzte Stunde sei gekommen. Niemand glaubte auch mehr an Rettung in einem so beispiellosen Kampf der Elemente, denn niemand von der Besatzung hatte irgend dem Ähnliches je erlebt. Da auf einmal, als die furchtbarsten Kräfte der Natur entfesselt schienen, wurde es still; nicht in der strengsten Bedeutung des Wortes, aber im Verhältnis zu wenigen Minuten vorher. Doch die Stille war grausenerregend; jeder wußte, daß der Mittelpunkt des Taifun jetzt über das Schiff fortging und er nach kurzer Pause mit derselben Kraft von neuem losbrechen würde. Auch gab die Stille dem Schiffe keine Erleichterung, sondern gefährdete es fast noch mehr als der Sturm. Seine gegen die Masten wirkende Kraft hatte es nach einer Seite überliegend gehalten; jetzt fehlte dieser Druck, und die über alle Beschreibung verwirrte und von allen Seiten zu steilen Bergen sich aufwälzende See warf die hilflose Korvette in erschreckender Weise umher, so daß jeden Augenblick die Masten aus dem Schiffe zu fliegen drohten.

Fast zehn Minuten währte dieser entsetzliche Zustand, dann tobte der Orkan wieder mit alter Wut, aber fast wurde er mit Freude begrüßt, denn er machte den Bewegungen ein Ende. Gleichzeitig zog sich der Wind auf Ost, ein Zeichen, daß das Zentrum seine Lage gegen das Schiff verändert. Ein schwacher Hoffnungsschimmer leuchtete der schwergeprüften Besatzung; das Schwerste war überstanden, und wenn auch weder Sturm noch See abgenommen hatten, mußte dies allmählich geschehen. Das Steigen des mit ängstlich harrenden Blicken beobachteten Barometers bestätigte dies. Wie ein Lauffeuer pflanzte sich die frohe Kunde von Mund zu Mund: „Das Barometer steigt!" und der alte Mut kehrte in die Herzen zurück Das Schiff hatte sich bis jetzt bewährt, da durfte man wohl auch ferner Hoffnung hegen. Doch plötzlich wurde sie wieder vernichtet. Die Luvwanten des Großmastes gaben nach. Sie zu zerreißen vermochte der Sturm nicht, aber sie zogen sich allmählich unten an den Jungfern aus den Bändseln. Schon hatten sie sich einige Zoll gereckt, und der Mast bog sich gefährlich nach Lee über. Noch ein paar Zoll, dann verlor er seinen Halt, riß die andern mit sich und das Schiff wäre dann in diesem Chaos als Wrack verloren gewesen.

Deshalb mußte es unverzüglich mit der andern Seite gegen den Wind gelegt werden, um die gegenüberliegenden und nicht angestrengten Wanten zum Halten zu bringen. Jeder sah die drohende Gefahr und versuchte mit Einsatz seines Lebens zu helfen. An Segelsetzen war nicht zu denken; sie wären wie das Großmarssegel zu Atomen zerfetzt, deshalb sollten die Matrosen als solche dienen. Sie wurden in das Luvfockwant hinauf beordert, um durch ihre Körper eine Fläche für den Druck des Windes auf das Vorderteil des Schiffes zu bilden und es auf diese Weise herumzubringen. Vergebens! Den Leuten wehten die Kleider vom Leibe, aber das Schiff blieb wie angemauert in seiner Lage. Das letzte Rettungsmittel war, den Besanmast zu kappen, weil seine Fläche den Winddruck auf das Vorderschiff paralysierte. Schon standen die Zimmerleute fertig, um ihre Äxte wirken zu lassen, doch wollte der Kapitän zuvor sehen, ob die Maschine nicht helfen könne. Die zurückgeschobenen Feuer wurden aufgefrischt und der schwarze Kohlendampf mischte sich mit den schwarzen Wolken des Himmels. „In fünf Minuten ist Dampf auf!“ ließ der Maschinist rapportieren. O wie unendlich lang waren diese fünf Minuten, mit welcher Spannung hingen die Augen an den Wanten, die mit jedem Windstoß, jedem Überholen weiter reckten!

„Das Schiff fällt!“ rief es plötzlich aus aller Munde, und Freude strahlte auf den Gesichtern. Ja, es fiel wirklich ab, sein Kopf drehte sich allmählich leewärts. Der Maschinist hatte Öl und Terpentin auf die Flammen gießen lassen, um sie anzufachen; noch vor der angegebenen Zeit war so viel Dampfdruck erzeugt, um die Schraube in Bewegung zu setzen, die Korvette bekam etwas Fahrt und gehorchte dem Ruder.

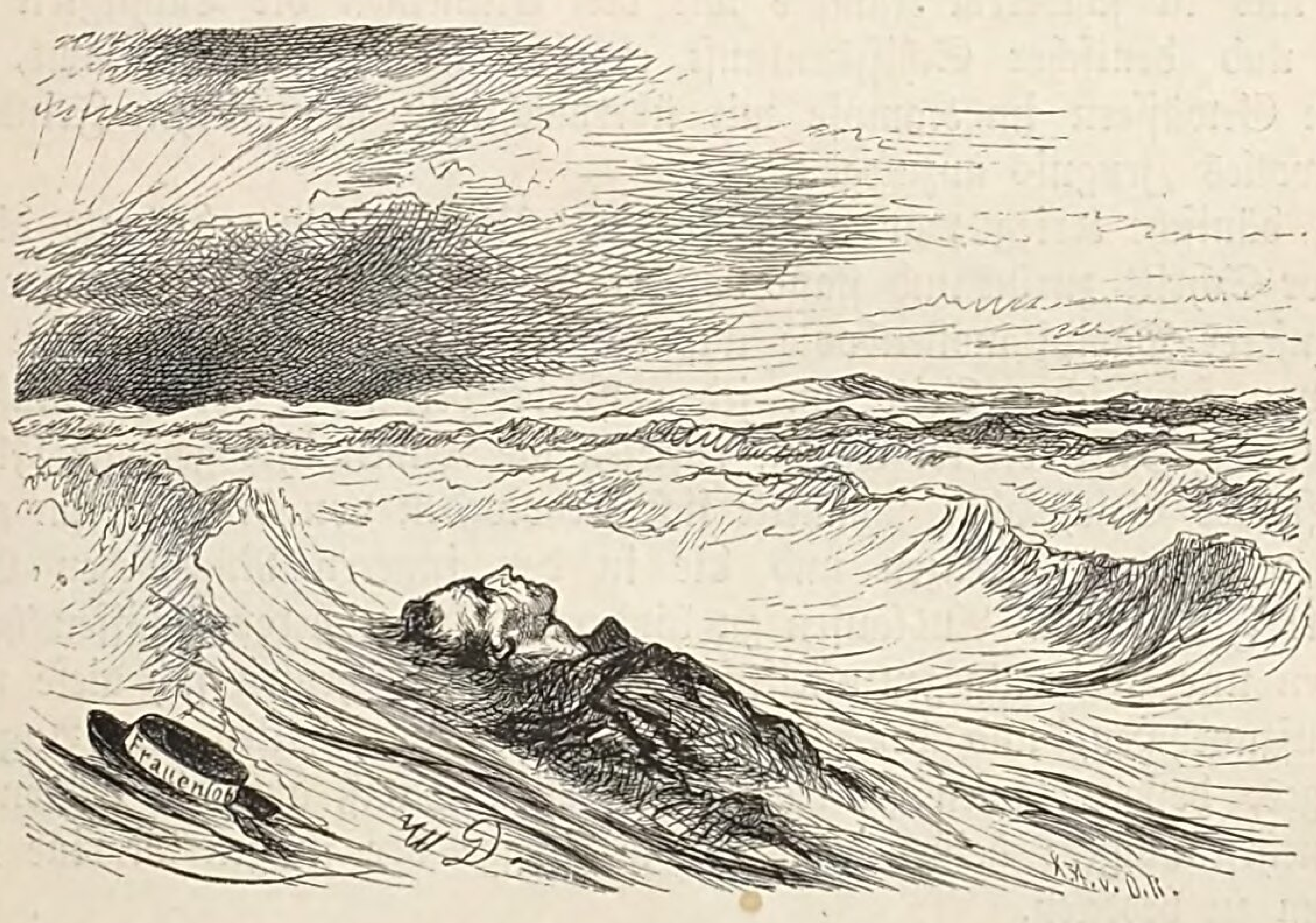
Eine Zentnerlast fiel jedem vom Herzen, als das Schiff glücklich und ohne bei dem gefährlichen Manöver schwere Sturzseen überzunehmen, über den andern Bug gelegt war. Man fühlte sich gerettet, und offenbar hatte der Wind auch schon etwas abgenommen. Das Schiff lag zwar jetzt mit dem Kopfe nach Land zu, aber das Schlimmste war überwunden. Das furchtbare Zentrum war passiert, das Barometer stieg und der Wind zog sich allmählich südlicher, so daß man sich wieder vom Lande entfernen konnte. Auch andere Zeichen deuteten auf eine Wendung zum Besseren. Der Wasserdampf war weniger dicht, die starre schwarze Wolkenmasse zerriß und zeigte Lichtstellen, der Gesichtskreis erweiterte sich und die See lief nicht mehr so hoch.

Die eigene Gefahr wurde nun vergessen, aber aller Augen waren auf den Horizont gerichtet, um den Schoner zu suchen. Um fünf Uhr hatte man ihn zuletzt gesehen, jetzt war es zehn. War es denkbar, daß das kleine Fahrzeug fünf Stunden lang diesen Kampf aushalten, solchem Wind und solcher See Trotz bieten konnte? Der Verstand antwortete: „Nein“, aber das Herz wollte an die Möglichkeit nicht glauben und deshalb strengte jeder die Augen an, um seine Mastspitzen zu entdecken.

Es war vergebens. Der Taifun hatte sein Opfer gefordert; der Schoner war in der Tiefe begraben. Vier Offiziere, ein Arzt, ein Verwalter und fünfzig Matrosen waren mit ihm versunken.

Gegen Mittag war das Unwetter vorüber, der Himmel lachte blau auf die sich beruhigende See nieder; alle Mann waren beschäftigt, die Zerstörungen des schrecklichen Morgens wieder zu reparieren, und abends steuerte die „Arkona“ unter schwellenden Segeln ihrem Ziele zu.

Am 4. September lief sie in die Bucht von Jeddo ein. Die japanesische Regierung schickte sofort ein Dampfschiff aus, um den „Frauenlob“ aufzusuchen, aber nach mehrtägigem Forschen kehrte jenes mit der traurigen Kunde heim, daß keine Spur des unglücklichen Fahrzeuges zu entdecken sei. Mit ihm zusammen war die englische Kriegsbrigg „Camilla“ mit hundertzwanzig Mann Besatzung in dem Taifun verloren, der seinen verheerenden Weg nach der Küste von China nahm und dort am 3. September über hundert chinesische Dschonken an den Klippen zerschmetterte.



Bis vor kurzem nahm man an, daß diese gefährlichen Wirbelstürme auf die Region der Tropen beschränkt seien und glaubte sich deshalb außerhalb der Wendekreise gegen sie gesichert. Die Meteorologie, welche auf Anregung Maurys und Doves in den letzten Jahrzehnten einen so hohen Aufschwung genommen, hat jedoch nachgewiesen, daß die Cyklone im Indischen Ozean bis südlich vom Kap der Guten Hoffnung hinunterreichen und die westindischen Orkane aus dem Golf von Mexiko nicht selten mit verheerender Wut in die Nordsee vordringen. Ein anderes Schiff der preußischen Marine, die vielbeklagte Korvette „Amazone“, fand ein Jahr später, im November 1861, in dem Ausläufer eines solchen Orkans unweit der holländischen Küste ihren Untergang, und Beobachtungen vier anderer preußischer Schiffe, welche sich während jenes Sturmes auf verschiedenen Punkten der Nordsee befanden, haben ergeben, daß das Zentrum in unmittelbarer Nähe des unglücklichen Schiffes vorübergegangen sein muß. Sechs Offiziere und zweiund-

zwanzig hoffnungsvolle Kadetten wurden mit ihr begraben; auch nicht ein einziger Mann der Besatzung wurde gerettet, und von dem unglücklichen Schiffe trieb nur der Großmast und eine Flagge an die holländische Küste.

Die fernere Dauer der Expedition der „Arkona" verlief ohne weitere ernstliche Unfälle für das Schiff, wenn auch die Besatzung durch giftige klimatische Einflüsse und sonstiges Unglück fast dezimiert wurde.

Nach ihrer Rückkunft zu Ende des Jahres 1862 wurde die „Arkona" außer Dienst gestellt und lag während des folgenden Jahres an der Danziger Werft. Das Frühjahr 1864 rief sie jedoch wieder in Thätigkeit, und das Schiff, welches in fernen Ozeanen auf friedlicher Mission die preußische Flagge in Ehren hoch getragen und in schwerem Kampfe mit den Elementen die Tüchtigkeit deutscher Seeleute und deutscher Schiffbaukunst erprobt hatte, war bestimmt, auch in heimischen Gewässern im Kampfe mit übermächtigen menschlichen Feinden dafür ein ruhmvolles Zeugnis anzulegen.

Der dänische Krieg war ausgebrochen. Unsere Armee drängte die Dänen Schritt vor Schritt zurück und stand vor den Düppelhöhen. Ein etwaiger Flankenangriff unserer Dampfkanonenboote auf die dänische Stellung bedrohte diese so, daß er von feindlicher Seite um jeden Preis verhindert werden mußte. Ehe deshalb unsere Häfen eisfrei waren, rüsteten die Dänen ihre gesamte Flotte aus, und ein starkes Geschwader sammelte sich im Norden von Rügen, um an beiden Seiten der Insel zu kreuzen und die in den inneren Rügenschen Gewässern stationierte Flottille am Auslaufen zu hindern. An größeren Schiffen hatten wir den Dänen nur zwei entgegenzustellen; aber trotzdem scheuten sich diese nicht, den Kampf aufzunehmen, und der „Arkona" war es vorbehalten, im Angesicht des Vorgebirges, dessen Namen sie trägt, den ersten Schuß auf die Dänen zu thun und in mehrstündigem heißen Kampfe die Flagge der jungen Marine mit Ehre und Ruhm zu bedecken.

Das Gefecht bei **Jasmund** war die erste Kriegsthat der preußischen Flotte, und sie entsprach vollständig den Hoffnungen, welche das deutsche Volk auf sie gesetzt.

Das Gefecht bei Jasmund.

Der 17. März 1864 brach als ein herrlicher Frühlingstag an. Klar und goldig tauchte die Sonne aus der Ostsee empor und küßte die smaragdenen Fluten. Wie ein endloser Spiegel breitete sich die von keinem Windhauche getrübte Wasserfläche vor dem Beschauer aus, und nur leise rauschten die Wellen an den Strand.

Ein weißlicher Nebelstreif, der Vorbote dauernd schönen Wetters, lagerte wie ein Schleier über dem Seestrande und dem Hafen von Swinemünde. Anfänglich ragten aus ihm nur die Mastspitzen der Schiffe und der riesige Feuerturm hervor, dessen Glaskuppe wie ein Diamant im Lichte der Frühlingssonne strahlte. Als diese jedoch höher stieg, zerteilte er sich und enthüllte dem Auge den Anblick des ganzen Hafens.

Am Ausgange des letzteren lagen am Bollwerk befestigt zwei größere Dampfschiffe, die beide sich zum Abgange vorbereiteten. Aus ihren Schornsteinen wirbelten dunkle Rauchsäulen in die Lüfte, Boote waren beschäftigt, die Festmacheketten von den Pfählen zu lösen und das weiße Wölkchen, welches über den Dampfrohren spielte, zeigte, daß die bewegende Kraft bald stark genug sei, um die Maschine in Thätigkeit zu setzen.

Trotz der frühen Morgenstunde waren Hunderte von Menschen auf dem Bollwerk versammelt. Nicht bloße Neugierde hatte sie so zeitig hinausgelockt, ein ernsteres Gefühl zog sie in die Nähe der beiden Schiffe.

Auf dem größeren stiegen jetzt im Kreuztop vier kleine Bälle auf und entfalteten sich oben zu bunten Flaggen. „Den Bewegungen des Admirals folgen!“ bedeutete das Signal, und auf dem kleineren Schiffe flog schnell die blaue Antwortsflagge unter die Bagienraa.

Die letzten Taue löften sich von den Pfählen, die Propellerschrauben setzten sich langsam in Bewegung, und majestätisch aus dem Hafen gleitend dampften die beiden Schiffe seewärts.

An Top und Gaffel wehten Wimpel und Flagge aus. Der preußische Aar flatterte hoch in den Lüften und richtete seinen Flug nach Norden: dorthin, wo er am gestrigen Tage den Feind erspäht.

Die Zuschauer am Lande sahen schweigend den Schiffen nach; sie wußten, wohin sie gingen und deshalb durchzog ein banges Gefühl ihre Brust.

Auf der Höhe von Jasmund kreuzte das dänische Geschwader, Kapitän (jetzt Vizeadmiral z. D.) Jachmann hatte es am 16. rekognosziert, heute am 17. ging er mit „Arkona“ und „Nymphe“, Kapitänleutnant (jetzt Kontreadmiral a. D.) Werner hinaus, um den Feind anzugreifen und die ersten Lorbeeren für die junge preußische Marine zu pflücken.

Es war ein kühnes Unternehmen, und wohl mochte der Gedanke an den möglichen Ausgang das Herz der Zurückbleibenden beengen. Sechs größere Schiffe mit über hundertsiebzig Geschützen bildeten die feindliche Macht, welche die Preußen gestern bei Jasmund gesehen und gegen welche Kapitän Jachmann jetzt seine beiden Korvetten führte.

Bei Thiessow stieß noch die „Loreley“ zu ihm, ein kleiner Radaviso mit zwei Geschützen, deren das Geschwader nun im ganzen zweiundvierzig zählte. Auf der „Loreley“ war Kapitän (jetzt Kontreadmiral z. D.) Kuhn eingeschifft, der Befehlshaber der Kanonenbootsflottille. Er hatte die bei Thiessow stationierte dritte Kanonenbootsdivision unter Kapitänleutnant (jetzt Kontreadmiral) Kinderling vorgezogen und unter Land aufgestellt. Zum Aufsuchen und zum Angriff des Feindes konnte sie nicht verwendet werden. Auf flachem Wasser werden die Kanonenboote mit ihren schweren Geschützen großen Schiffen gefährlich, während sie selbst nur eine geringe Zielfläche bieten, auf offener See können sie sich jedoch mit Hochbordschiffen nicht messen, da diese vor ihnen die größere Geschwindigkeit voraus haben, ihre Distanz wählen können, und mit einer aus der Nähe abgegebenen Breitseite das Schicksal eines Kanonenbootes besiegeln würden.

Die Division konnte deshalb nur zur Unterstützung dienen, wenn sich das bevorstehende Gefecht unter Land zog, die kleine schnelle „Loreley“ mit ihren beiden gezogenen Zwölfpfündern durfte sich schon eher hinauswagen und schloß sich deshalb den Korvetten an.

Kapitän Kuhn hatte früh morgens nach Norden rekognosziert und die Dänen noch in der gestrigen Stärke auf der Höhe von Stubbenkammer gefunden. Ihr Admiral machte es sich bequem; er blockierte die von ihm erfundene „Bai von Stettin“ von der Nordseite Rügens aus.

Die Preußen mußten ihre Gegner zehn Meilen weit vom Hafen aufsuchen, ein Umstand, der die mutige That noch viel gewagter machte, ja sie erschien eigentlich als eine Tollkühnheit, die sich nur durch das Vertrauen rechtfertigte, welches Kapitän Jachmann auf die Tüchtigkeit seiner Schiffe, seiner Geschütze und namentlich seiner Mannschaften setzte und setzen durfte.

Seit sechzehn Jahren besaß Preußen eine Marine, wenn auch nur noch klein an Zahl. Es hatte sich bis dahin keine Gelegenheit geboten, sie im Kampfe zu er-

proben, wenngleich die preußischen Seeleute auf den friedlichen Expeditionen in ferne Lande längst gezeigt, daß sie einen Vergleich mit andern Nationen nicht zu scheuen brauchten und die Ehre ihrer Flagge hochzuhalten verstanden.

Jetzt galt es aber auch, dem Vaterlande Vertrauen auf die Kriegstüchtigkeit seiner Flottenmannschaften einzuflößen; es galt zu beweisen, daß in ihren Adern dasselbe echt preußische Blut floß wie bei den Waffenbrüdern von der Armee, die sich auch nie gescheut hatten, einen überlegenen Feind anzugreifen. Wenn heute bei dessen gewaltiger Übermacht auch auf keinen Sieg gehofft werden durfte, so sollte der Kampf wenigstens dem deutschen Volke beweisen, was seine Kinder zur See wert waren und was es einst von seiner Flotte, wenn diese sich in angemessener Weise vergrößerte, zu erwarten habe.

Diese Idee beseelte jedermann an Bord, und kühner Mut leuchtete aus den wettergebräunten Gesichtern. Der Gedanke, daß man sich nicht nur mit einem überlegenen, sondern auch mit einem Feinde messen wollte, dem von jeher in der Seekriegführung eine ruhmvolle Geschichte zur Seite stand, hob mächtig das Selbstgefühl; das Bewußtsein, ganz Deutschland blicke am heutigen Tage auf die junge Marine, schwellte die Herzen in gerechtfertigtem Stolze und steigerte mächtig die Energie und Thatkraft jedes einzelnen. Mit Hingabe und Vertrauen blickten die Matrosen auf ihre Führer, und der Kapitän Jachmann durfte deshalb getrost den Dänen entgegengehen. Er wußte, daß er sich auf jeden seiner Untergebenen verlassen konnte, daß jeder seine Schuldigkeit thun und freudig sein Blut verspritzen würde, und unter solchen Umständen konnte selbst ein Unterliegen nur ehrenvoll sein.

„Arkona“ und „Nymphe“ hatten, ehe sie ihren Kurs auf Thiessow richteten, von Swinemünde aus in weitem Bogen eine Rekognoszierung nach Osten unternommen. Dieselbe ergab, daß nach dieser Seite kein feindliches Schiff detachiert war, ein Punkt, über den man sich jedenfalls zuvor vergewissern mußte, ehe zum Angriff geschritten wurde, um bei dem erfolgenden Rückzuge nach Swinemünde nicht in die Flanke gefaßt zu werden.

Gegen Mittag befand sich das preußische Geschwader unter der Greifswalder Oie. Das Wetter war eben so schön geblieben wie am Morgen, völlige Windstille, ruhige See und heller Sonnenschein.

Um halb zwölf Uhr wurde das Mittagessen befohlen, und die Schiffe lagen währenddes mit stillstehender Maschine treibend auf dem Wasser. Die natürliche Aufregung, welche unter den Besatzungen herrschte, förderte nicht sehr den Appetit, und nur wenige Bissen wurden genossen. Die meisten Leute blieben auf dem Oberdeck, und einer nach dem andern kletterte in die Toppen, um nach dem Feinde auszuschauen, obwohl derselbe noch nicht in Sicht sein konnte.

Endlich war die halbe Stunde der Essenszeit vorüber. Die Schläge der Glocken hallten über das Wasser, der Mittagswimpel ging nieder, und an seiner Statt entfalteten sich im Großtop der „Arkona“ zwei Signale! „Voll Dampf voraus!“ und „Im Kielwasser des Admirals folgen!“ Wie ein Zauber berührten diese Befehle die Schiffe und ihre Besatzungen.

Dichte Rauchwolken quollen aus den Schornsteinen, die Fahrzeuge rangierten sich auf eine Kabellänge (200 Meter) Abstand hinter einander in Linie; die Schrauben wühlten ein breites Kielwasser auf und der scharfe Bug schnitt Schaum werfend durch die Fluten. Der Kurs zeigte nordwärts nach der Richtung, wo der Königsstuhl und die Stubbenkammer in bläulichen Tinten auf dem Horizonte schwammen.

Mit Jubelruf wurden die Signale auf den Schiffen begrüßt. Jetzt ging es wirklich vorwärts gegen den Feind, und in kurzer Zeit mußte man mit ihm zusammentreffen. Die Spannung der Gemüter wuchs von Minute zu Minute, und die Fernröhre waren suchend auf den Horizont gerichtet. „Segler recht voraus!" ertönte es von dem Ausguck im Großtop der „Arkona"; er stand am höchsten und hatte das weiteste Gesichtsfeld. Hui! wie enterten die Matrosen die Wanten hinauf! Ein jeder wollte den „Segler" mit eigenen Augen sehen. Mit fliegender Fahrt rauschten die Schiffe dahin, und die Masten des Fremden wuchsen zusehends aus dem Wasser. Neben ihm tauchten jetzt noch mehrere auf, — drei, vier, sechs, ja dort ganz im Norden noch ein siebentes.

Sieben gegen drei! Wollt ihr nicht umkehren, Preußen? Die Übermacht ist zu groß, niemand wird euch darum tadeln.

Die schwarzen Wolken der Schornsteine geben die Antwort. Es werden frische Kohlen aufgeworfen, um noch mehr Glut und Dampf zu erzeugen. Obwohl die Schiffe elf Knoten machen, geht es den Führern noch nicht schnell genug. Ein neues Signal weht von der „Arkona": „Den Feind in offener Ordnung angreifen, Nymphe an Backbord!"

Die „Arkona" mäßigt etwas ihre Fahrt; die schlanke „Nymphe" verläßt ihre bisherige Kiellinie und schießt mit voller Dampfkraft nach Backbord aus; die „Loreley" folgt und plaziert sich zwischen die beiden größeren Schiffe. In wenigen Minuten ist die Angriffslinie hergestellt; die Fahrzeuge laufen auf Kabellänge Abstand parallel neben einander, „Arkona" auf dem rechten, „Nymphe" auf dem linken Flügel, „Loreley" in der Mitte und alle drei wieder vorwärts mit vollem Dampf, während die Kanonenboote langsam unter Land folgen.

Die Rumpfe der feindlichen Schiffe treten über den Horizont, aber aus ihren Schornsteinen wirbelt kein Rauch. Sie müssen die Preußen gesehen haben, aber offenbar halten sie einen Angriff der winzigen Macht für unmöglich, setzen nur eine Rekognoszierung voraus und bleiben mit zurückgeschobenen Feuern treibend liegen.

Vorwärts, vorwärts, preußischer Aar! schlage deine Fänge in den Danebrog, der deiner so gering achtet, und zeige, daß deine Schwingen auch zur See erstarkt sind.

„Soviel Dampf wie möglich!" hallt es von der Kommandobrücke durch das Sprachrohr in den Maschinenraum, und die schwarzen Gestalten der Heizer fachen die Glut der Kesselfeuer, soviel sie können.

Hurra! noch eine halbe Stunde, dann wird „Arkona" mit „Seeland", „Nymphe" mit „Skiold" den Tanz beginnen, den Tanz auf Leben und Tod; der Donner der Geschütze und sein Echo an den Kreidefelsen Rügens wird den Takt



Loreley. Nymphe. Skiold. Arkona. Själland.

Das Gefecht bei Jasmund am 17. März 1864.

schlagen, und die „Loreley“ wird dazu den Totengesang anstimmen, wie ihre Schwester auf dem Fels im Rhein.

Da rasseln die Trommeln den Generalmarsch, und gellend schmettert das Horn seinen Ruf dazwischen: „Klar zum Gefecht!“

Wie fliegen die preußischen Blaujacken auf ihre Posten, wie wogt es plötzlich von Hunderten von Menschen auf den Verdecken, scheinbar in chaotischem Gewirr ohne Ordnung, ohne Kommando, und doch weiß ein jeder genau, was er zu thun hat! Nur die notwendigen Bewegungen so vieler Menschen auf beschränktem Raume zur Ausführung des gegebenen Befehles täuschen das Auge.

Die Geschützbedienungen holen ihre Handwaffen, Zündnadelbüchse, Säbel, Revolver für den Fall einer Enterung. Dann eilen sie an ihre Kanonen, um die Befestigungen zu lösen, sie zu laden und kampfbereit zu machen. Pulver- und Bombenkammern werden geöffnet; Schiffsjungen stehen an den Luken, um in ledernen Tragen die Kartuschen zu empfangen, die zum Geschoßtransport abgeteilten Leute bilden Ketten, um die todbringenden Granaten den Geschützen zuzuführen.

Alle Feuer im Schiffe, mit Ausnahme der Maschine werden gelöscht, Pumpen und Spritzen zum Gebrauch fertig gestellt. Die Verdecke werden mit Sand bestreut, um den Füßen Halt zu geben, wenn Blut die Planken schlüpfrig macht, und im untersten Raum unter der Wasserlinie bereiten die Ärzte mit ihren Gehilfen den Verbandplatz vor.

Wer wird der erste sein, dessen zerschossenen Leib man hinunterträgt? Fort mit den unheimlichen Bildern! Dort ist der Feind, wer denkt an die blutigen Folgen des Kampfes.



Allmählich klärt sich das Chaos; nach wenigen Minuten kehren Ruhe und Ordnung wieder, das Wogen auf den Verdecken hört auf, jedermann steht schweigend und ernst auf seinem Posten und harrt der Befehle von der Kommandobrücke. Die Schiffe sind fertig zum Gefecht.

Doch auch die Dänen sind inzwischen nicht müßig geblieben. Das schnelle Herankommen der Preußen scheint ihnen endlich verdächtig, und sie bereiten sich

schleunigst zu ihrem Empfange vor. Sie lassen aufheizen und rangieren sich in zwei Kolonnen; die Fregatte „Själland" von vierundvierzig Kanonen, mit der Flagge des Kontreadmirals von Dockum im Top, führt die östliche, das Linienschiff „Skiold" von sechsundsechzig Geschützen die westliche. Hinter der „Själland" liegen eine Korvette von vierzehn und ein gepanzerter Schoner von drei, hinter dem „Skiold" die Fregatte „Tordenskiold" von vierunddreißig und noch eine Korvette von zwölf Geschützen. Das siebente Schiff, ein Radaviso, steuert nordwärts, wahrscheinlich, um die auf der andern Seite Rügens kreuzende Fregatte „Jylland" zu benachrichtigen.

Noch scheinen die Dänen zu zweifeln, daß die Preußen wirklich ernstlich den Kampf wollen, denn sie kommen ihnen nicht entgegen. Da blitzt es in der Bugpforte der „Arkona" auf. Eine weiße Dampfwolke verhüllt einen Augenblick das Vorderschiff, der Donner eines Schusses rollt über die Wogen, die Kugel saust pfeifend durch die Lüfte, peitscht beim Aufschlag einige Male das Wasser und versinkt einige hundert Schritt vor dem feindlichen Admiralschiffe in der Tiefe. Der schwere Sechsunddreißigpfünder auf dem Oberdeck der „Arkona" hat gesprochen; Kapitän Jachmann entsendet dem dänischen Admiral einen ehernen Gruß.

Noch immer schweigen die Dänen, doch man sieht sie fertig an ihren Geschützen stehen. Sie erwarten das Näherkommen der übermütigen Preußen, um sie mit einigen Breitseiten zu vernichten.

Der erste Schuß der „Arkona" fiel auf 2500 Meter; er war nicht darauf berechnet zu treffen, sondern sollte mehr eine Herausforderung sein, doch bei der schnellen Fahrt verminderte sich in wenigen Minuten die Distanz bis auf 1800 Meter.

Abermals blitzt es auf dem Oberdeck der „Arkona", doch diesmal ist es auf das Treffen abgesehen. Eine Granate nimmt zischend ihren Flug auf die „Själland"; der Geschützkommandeur hat brav gezielt, und das Geschoß schlägt platzend in den Bug der Fregatte.

Der wirkliche Kampf beginnt, und nun nehmen auch die Dänen ihn ernsthaft auf. „Själland" und „Skiold" fallen nach Backbord ab; die fünfundfünfzig schweren Geschütze ihrer Breitseiten entladen sich fast gleichzeitig und schleudern unter betäubendem Krachen einen Eisenhagel auf den kühnen Angreifer. Doch dieser hat das Manöver vorausgesehen und ist gleichzeitig ostwärts abgefallen, um von dem Massenfeuer nicht der Länge nach bestrichen zu werden. Dadurch kommen auch seine Breitseitgeschütze zur Geltung und er bleibt die Antwort nicht schuldig, wenngleich er nur vierzehn Kanonen den fünfundfünfzig des Feindes entgegenzustellen hat.

Jetzt treten auch „Loreley" und „Nymphe" mit in das Gefecht ein. Beide folgen den Bewegungen der „Arkona", die sich durch den Bogen ihres Abschwenkens den ebenfalls vorwärts kommenden Dänen bis auf 1200 Meter genähert. Die „Loreley" hält ungefähr dieselbe Distanz, die später abschwenkende „Nymphe" ist jedoch nur 1000 Meter entfernt. Beide unterstützen ihr Flaggschiff auf das kräftigste und feuern mit ihm nur auf die „Själland", die das nächste und auch das schnellste feindliche Schiff ist.

Anfänglich scheint diese die beiden kleineren Fahrzeuge gar nicht zu beachten; sie sowohl wie der „Skiold" beschäftigen sich nur mit der „Arkona". Wahrscheinlich

hofft Admiral von Dockum, zuerst diese durch seine Breitseiten kampfunfähig zu machen und danach mit „Nymphe“ und „Loreley“ leichtes Spiel zu haben. Doch es gelingt ihm nicht; den kühnen Preußen ist heute das Glück besonders hold. Die Dänen feuern elegant, ihre artilleristischen Manöver werden mit einer Sicherheit und Präzision ausgeführt wie auf dem Exerzierplatze, Salve auf Salve erkracht, Wolken von dichtem Pulverdampf verhüllen die Sonne, Granaten und Vollkugeln zischen um die „Arkona“, daß beständig Fontänen um ihren Rumpf aufspritzen, aber die meisten gehen zu hoch. Sie zerfetzen das Tauwerk und die Bemastung, einige schlagen auch in den Rumpf, aber ohne weiteren Schaden. Lachend begrüßen schon die Matrosen die dänischen Kugeln, die harmlos über ihren Köpfen dahinschwirren. Sie feuern langsamer, um besser zu treffen, mit scharfem Auge verfolgen sie die fliegenden Geschosse, und jubelnd verkünden sie sich, wenn der Schuß gesessen. Da saust eine Granate heran. Sie fährt durch die Gig, zerplatzt über der Kommandobrücke in unmittelbarer Nähe des Kapitän Jachmann und sprüht Verderben um sich her. Der Steuermann und einer von den Ruderleuten liegen zerschmettert auf dem Verdeck, der erste Offizier des Schiffes, Kapitänleutnant (jetzt Kontreadmiral) Berger, gerade im Begriff, dem Kapitän eine Meldung zu machen und vor ihm stehend, stürzt, an Nacken und Arm schwer verwundet und besinnungslos, von der Kommandobrücke, und in der Batterie töten die durch das Deck schlagenden Sprengstücke einen Matrosen und blessieren zwei andere schwer.

Die ersten Opfer sind gefallen, die „Arkona“ hat ihre Bluttaufe empfangen. Über die Leichen wird eine Flagge gedeckt, die Verwundeten übergibt man den Ärzten, und über die Blutlachen wird Sand geschüttet. Die Matrosen feuern weiter, das Lachen hat aufgehört, aber sie nehmen noch genauer Ziel, um ihre Kameraden zu rächen.

Der dänische Admiral sieht jetzt, daß sein Plan nicht in der gehofften Weise gelingt. In der Batterie der „Arkona“ schweigt noch kein einziges Geschütz, und die gezogenen Kanonen der „Loreley“ und „Nymphe“ wirken mit einer fatalen Präzision. Er läßt deshalb mit „Skiold“ von der „Arkona“ ab, und beide werfen sich auf die „Nymphe“. Arme kleine „Nymphe“, wie wird es dir ergehen; dreizehn Kanonen gegen hundertzehn!

Da kommt die erste Breitseite der „Själland“ herangesaust. Gut gerichtet, Dänen! fast keins der zweiundzwanzig Geschosse trifft fehl. Vier gehen in den Rumpf, eine sechzigpfündige Granate reißt gewaltige Löcher aus dem Schornstein, das Dampfrohr wird zweimal durchbohrt, und die übrigen zerfetzen die Takelage. Die platzende Granate verwundet fünf Mann, glücklicherweise nicht schwer.

Das ist eine schlimme Begrüßung, aber sie wird dadurch noch gefährlicher, daß die großen Löcher im Schornstein den Zug der Kesselfeuer vermindern. Der Dampf fällt, das Schiff verliert an Geschwindigkeit und die Dänen beginnen aufzulaufen. Sie bemerken ihren Vorteil und suchen die „Nymphe“ abzuschneiden, Lage um Lage schmettert auf das kleine Schiffchen ein. Das Steuerbordboot wird fortgeschossen, eine Granate platzt in der Großmars, schlägt Stenge und Eselshoofd in Stücke und setzt das Großsegel in Brand, Stagen und Pardunen kommen von oben gestürzt. Aber auch der „Nymphe“ will das Glück wohl, und

sie bleibt unter diesem Höllenfeuer ziemlich unversehrt. Nur zwei Mann werden noch tot hingestreckt, merkwürdigerweise gehen die meisten Vollkugeln zu kurz und die Granaten zu hoch.

„Arkona“ und „Loreley helfen so viel sie vermögen. „Själland“ muß sehr von deren Geschützen leiden, denn jetzt schwenkt sie abwechselnd rechts und links, um „Arkona“ und „Loreley“ mit ihren Steuerbord- und „Nymphe“ mit ihren Backbordgeschützen zu beschießen, jedoch begeht sie damit einen großen Fehler. Durch ihr Hin- und Herkreuzen verliert sie an Distanz, und da die „Nymphe“ inzwischen durch umgelegte Kupferplatten ihren Schornstein repariert und durch Teer die Kesselglut frisch angefacht hat, erreicht sie wieder ihre frühere Schnelligkeit. Sie benutzt dies, um zuerst ihre Entfernung vom Feinde bis auf 1400 Meter zu vergrößern und dann aufzuluven, um ihr vorderes Pivotgeschütz, eine gezogene 15 Zentimeter Kanone, zur Geltung zu bringen, die seit einiger Zeit hatte schweigen müssen.



In diesem Augenblick hat die „Själland“ vom Backbord die „Arkona“ beschossen und dreht wieder, um „Nymphe“ und „Loreley“ die Steuerbordlage zu geben. Als sie spitz liegt, entladet sich die 15 Zentimeter Kanone, deren Geschützführer — es war der Bootsmannsmaat Heinrich — auf diesen Moment gewartet.

Hunderte von Augen folgen mit Spannung dem Geschosse, und mit Hurra wird sein Treffen begrüßt. Es schlägt in den Bug der Fregatte und nimmt

seinen verheerenden Weg durch die ganze Länge des Schiffes. Zwar luvt die „Själland“ noch weiter auf und gibt noch eine Breitseite auf „Nymphe“ und „Loreley“ ab, die auf letzterer ein Boot fortnimmt und den neben Kapitän Kuhn auf der Kommandobrücke stehenden Lotsen tödlich verwundet, dann jedoch schweigt sie plötzlich und bleibt 3—4000 Meter weiter zurück. Auf der „Nymphe“ atmet man auf, der gefährlichste Feind ist wenigstens momentan kampfunfähig gemacht — die 15 Zentimeter Granate hat ihre Schuldigkeit gethan.

Jetzt übernimmt der „Skiold“ die Führung des dänischen Geschwaders, er thut sein Möglichstes, um die Preußen zu schädigen, aber ist langsamer als diese. Die Entfernung vergrößert sich allmählich auf 2000 Meter, und die dänischen Kugeln erreichen die preußischen Schiffe nicht mehr, während der hohe Rumpf des „Skiold“ ihren gezogenen Geschützen als prachtvolle Scheibe dient. Als sich das Gefecht in die Nähe von Thiessow zieht, greifen auch die Kanonenboote mit ein, wenn auch wegen der großen Entfernung von 3500 Meter ohne sichtbaren Erfolg. Die Fregatte „Tordenskiold“ antwortet ihnen; jedoch ebenfalls ohne Resultate.

Immer größer wird die Distanz zwischen den beiden Geschwadern, die „Själland“ sucht noch wieder aufzukommen, aber es gelingt ihr nicht. Das Feuern wird von beiden Seiten schwächer, nur die Bugkanonen der Dänen und die Heckgeschütze der Preußen sind noch in Thätigkeit. Endlich schweigen auch sie, die „Nymphe“ feuert um 5 Uhr den letzten Schuß, nachdem der Kampf $2^1/_2$ Stunden gewährt hat.

Die Kanonenboote laufen mit der „Loreley“ nach dem Landtief ein, „Arkona“ und „Nymphe“ dampfen nach Swinemünde zu. Die Dänen folgen ihnen langsam bis etwa zwei Meilen vor dem Hafen; dann kehren sie um und richten ihren Kurs nordwärts.

Als die Sonne sich zum Untergange neigte, lagerte sich wieder wie am Morgen eine weiße Nebelbank über die Küste. Der Kanonendonner des Gefechtes war in Swinemünde gehört worden. In bangem Vorgefühl hatten viele Bewohner der Stadt den Feuerturm erstiegen und durch Fernrohre den Gang des Gefechtes mit klopfendem Herzen beobachtet. Sie sahen, wie die Preußen so hart im Gedränge waren, dann aber entzog der Nebel den weiteren Verlauf ihren Blicken. Viele Hunderte von Menschen standen auf den Molenköpfen, zwischen Furcht und Hoffnung schwebend, doch die meisten fürchteten das Schlimmste.

Da tauchte endlich der schwarze Rumpf der „Arkona“ aus dem Dunkel auf, ihr folgte die „Nymphe“, und ein tausendstimmiges Hurra begrüßte die beiden Schiffe, als sie in den Hafen liefen.

Die Marine darf fortan sich mit Stolz jenes 17. März erinnern.

Sie hatte sich ihres Vaterlandes würdig gezeigt, und dieses weiß seitdem, was es von seinen Söhnen zur See zu erwarten hat.

Kapitän Jachmann, der mutige Führer des Geschwaders, wurde zum Kontre-admiral ernannt, und das Gefecht bei Jasmund bildet das erste Blatt in der Geschichte unserer jungen Flotte.

Nach Beendigung des dänischen Krieges blieb die „Arkona“ als Wachtschiff in dem neuerworbenen Kieler Hafen in Dienst, wurde jedoch Mitte 1867 durch die „Gefion“ abgelöst, um nach Danzig zu gehen und an der dortigen Werft einer gründlichen Reparatur unterworfen zu werden. Ein Holzschiff, welches fast acht Jahre ununterbrochen im Dienst und dabei jahrelang in den Tropen gewesen ist, leidet in dieser Zeit fast immer so stark, daß ein Teil seiner Hölzer ersetzt werden muß. Außerdem wurden die verbrauchten Dampfkessel erneut und größer gemacht, wodurch eine vermehrte Dampferzeugung und schnellere Fahrt des Schiffes erzielt ist.

Infolge der Reparatur wurde die „Arkona“ wieder ein vollständig see- und kriegsbereites Schiff und im Herbst 1869 in Dienst gestellt, um zunächst der Eröffnung des Suezkanals beizuwohnen und dann eine längere Station in den Westindischen Gewässern zu nehmen. Sie hatte in der schlechten Jahreszeit im Mittelmeere mit sehr schweren Stürmen zu kämpfen und wurde wiederum beschädigt, konnte aber nach einer Reparatur in Malta die Reise fortsetzen.

Die Nachricht vom Ausbruche des Krieges überraschte sie in Nordamerika. Sie erhielt Ordre nach Europa zurückzukehren und im Biskayischen Meerbusen auf französische transatlantische Postdampfer (Regierungsschiffe) zu passen. Sie lief die Azoren an und ankerte auf der Reede von Fayal, teils um erlittene Schäden auszubessern und Kohlen einzunehmen, teils um Nachrichten vom Kriegsschauplatze zu erhalten.

Bald darauf lief die Panzerkorvette „Malkolm“ ein und blockierte monatelang die „Arkona“, die in keiner Beziehung dem Feinde gewachsen war und sich ohne Aussicht auf Vernichtung in keinen Kampf einlassen durfte. Der „Malkolm“ war nicht nur gepanzert, sondern ein ganz neues Schiff von großer Schnelligkeit, während die „Arkona“ mit ihrer durch das häufige Sturmwetter auf der Reise beschädigten Maschine kaum noch 6—7 Knoten machen konnte. Außerdem war das französische Schiff mit dem schweren Kaliber von 19 und 21 Zentimeter armiert, während die „Arkona“ nur zwei 15 Zentimeter Ringgeschütze und sonst über die Hälfte glatte Dreißigpfünder führte.

Im November benutzte letztere jedoch eine passende Gelegenheit, die Blockade zu brechen und ihrer Ordre gemäß im Biskayischen Meerbusen zu kreuzen. Sie that dies vierzehn Tage lang bei dem furchtbarsten Winterwetter, litt aber so sehr dadurch, daß sie nach Lissabon einlaufen mußte. Der Telegraph meldete natürlich sofort ihre Ankunft nach Frankreich und drei Tage darauf erschienen zwei französische Panzerfregatten im Hafen von Lissabon, um sie zu bewachen. Solchen Gegnern gegenüber, zu denen sich noch ein drittes vor dem Tajo kreuzendes Panzerschiff gesellte, war natürlich an ein Auslaufen nicht zu denken, und so verblieb die „Arkona“ bis zum Abschluß des Waffenstillstandes in gezwungener Unthätigkeit. Nach ihrer Rückkehr im März 1871 wurde sie in Wilhelmshaven außer Dienst gestellt und ihre Maschine einer gründlichen Untersuchung unterzogen.

Von Oktober 1873 bis zum Schlusse des Jahres 1875 machte die „Arkona" als Seekadettenschulschiff noch eine Reise nach China, Japan und der Südsee, indem sie um das Kap der guten Hoffnung hinging und um das Kap Horn zurückkehrte, mithin die Reise um die Erde vollendete.

Dies ist jedoch ihre letzte Tour gewesen. Schiff und Maschine hatten durch die sechzehnjährigen schweren Anstrengungen so gelitten, daß sie dem Kampfe mit den Elementen nicht mehr gewachsen waren, und da eine abermalige gründliche Reparatur zuviel Kosten für ein so altes Schiff verursacht haben würde, so setzte man sie in den wohlverdienten Ruhestand.

Seit 1877 liegt sie als Wacht- und Flaggschiff des Stationschefs im Kieler Hafen. Zugleich dient sie zur ersten seemännischen Ausbildung für die aus der Landbevölkerung rekrutierten vierjährigen freiwilligen Matrosen sowie zur Ausbildung des neu eingestellten Maschinenpersonals im Heizen und Bedienen von Schiffsdampfmaschinen. Zu letzterem Zwecke dampft sie während der Ausbildungsperiode vierzehn Tage in der Kieler Bucht und wird auf diese Weise noch manches Jahr der Marine wesentliche Dienste leisten können.

Ihr Schwesterschiff ist die „Gazelle", die, ganz nach demselben Plane gebaut, keiner näheren Beschreibung bedarf. Fast gleichzeitig mit der „Arkona" in Danzig auf Stapel gesetzt, wurde sie jedoch erst anderthalb Jahr später fertig. Ihre Maschine war die erste im Inland gebaute große Schiffsmaschine. Sie wurde von einer deutschen Eisenbaugesellschaft geliefert, zeigte jedoch, daß damals unsere heimische Industrie den Anforderungen, welche man an sie machen zu können glaubte, noch nicht gewachsen war. Die Marine sah sich deshalb gezwungen, vorläufig ihre Zuflucht wieder zu ausländischen, namentlich zu englischen bewährten Maschinenfabriken zu nehmen.

In der Volksvertretung und der Presse ist mit Bezug auf diesen und ähnliche Fälle der Marine oft der Vorwurf gemacht, daß sie die heimische Industrie nicht begünstige, aber dieser Vorwurf ist durchaus unbegründet und ohne genügende Kenntnis der Verhältnisse erhoben worden.

Eine Regierung hat gewiß die Verpflichtung, die Gewerbthätigkeit des Landes aufzumuntern, soweit anderweitiges Staatsinteresse dadurch nicht geschädigt wird, aber wo dieser Fall eintritt, muß sie davon Abstand nehmen. Die Maschine eines Kriegsschiffes ist für letzteres von der größten Bedeutung. Ist sie nicht so solide, sorgfältig und genau gearbeitet, daß man sich in kritischen Augenblicken, auf ihre Leistungsfähigkeit durchaus verlassen kann, so setzt man damit das Schiff auf das Spiel und dies repräsentiert nicht nur eine große Geldsumme, die schon bei Holzkorvetten $1^1/_2$ Millionen Mark übersteigt, sondern auch Hunderte von Menschenleben und außerdem einen mehr oder minder großen Teil der vaterländischen Wehrkraft. Es war daher nur gerechtfertigt, wenn die Marine ihre Maschinen so lange aus dem Auslande bezog, bis unsere heimischen Fabriken im stande sein würden, mit jenen zu konkurrieren und zuverlässige Maschinen zu liefern.

Daß dies bis vor kurzem nicht der Fall gewesen, lag nicht etwa in der technischen Unfähigkeit unserer Industriellen, sondern einfach an Kapitalmangel.

Um Maschinen von 400—1000 Pferdekraft zu bauen, bedarf man außerordentlicher und sehr kostspieliger Anlagen, die ein Anlagekapital von vielen Hunderttausenden erfordern. Um solche Summen flüssig zu machen, müssen die Unternehmer die Gewißheit haben, daß die Sache rentiert, und diese Gewißheit fehlte bis jetzt. Mit der Vergrößerung unserer Marine und bei dem Aufschwunge, den unsere Handelsmarine in den letzten Jahren genommen, ist diese Aussicht bedeutend näher gerückt, und mehrere in neuerer Zeit entstandene Etablissements zeigen, daß unter solchen Umständen auch das nötige Geld gefunden wird.

Wenngleich damit noch keineswegs die Gewißheit gegeben war, daß unsere Technik, die in kleinen Maschinen dem Auslande sich ebenbürtig zeigte, auch eben so gute größe lieferte, in deren Konstruktion sie noch so wenig Routine hatte, so liegen jetzt die Verhältnisse doch ganz anders als vor fünfzehn bis zwanzig Jahren.

Infolge dessen werden seit 1870 für die im Inlande gebauten Schiffe auch die Maschinen von der heimischen Industrie geliefert.

Wie vorauszusehen war, hat letztere dabei viel Lehrgeld bezahlen müssen, namentlich bei den größeren Maschinen, indessen vermögen wir jetzt mit dem Auslande zu konkurrieren und sind von ihm sowohl in bezug auf Maschinen wie auch Panzerplatten unabhängig geworden.

Die „Gazelle“ hat nur eine friedliche Geschichte. Sie trat im Jahre 1863 unter Kommando des Kapitän zur See v. Bothwell eine zweijährige Reise nach Ostasien an, kaperte während des dänischen Krieges in den chinesischen Gewässern zwei dänische Handelsschiffe, nahm aber keinen weiteren Teil am Kriege, kehrte 1865 zurück und machte im folgenden Jahre nach Beendigung des österreichischen Krieges eine Reise nach dem Mittelmeer, von wo sie Mitte 1867 heimkehrte. Sie wurde dann in Geestemünde repariert und ging nach Danzig, um neue und wie die „Arkona“ ebenfalls vergrößerte Kessel zu erhalten. Während des Krieges 1870—71 wurde sie nicht in Dienst gestellt, ging aber im Juli 1871 mit Kadetten auf eine längere Expedition nach Brasilien und den westindischen Gewässern.

Vom Juni 1874 bis Mai 1876 machte sie eine nur für wissenschaftliche Zwecke bestimmte Reise in den Atlantischen Ozean und die Südsee unter Führung des damaligen Kapitäns zur See Freiherrn von Schleinitz, jetzigen Vorstandes des hydrographischen Büreaus der Marine.

Diese Expedition hat bedeutende Erfolge erzielt, die s. Z. von öffentlichen Blättern und wissenschaftlichen Zeitschriften eingehend besprochen sind, deren wiederholte kurze Aufzählung hier jedoch nicht ohne Interesse sein dürfte.

Die der „Gazelle“ gestellten Aufgaben waren ebenso vielseitiger wie umfassender Natur, und daß sie in der Zeit von noch nicht zwei Jahren in so glänzender Weise gelöst sind, wie es geschehen, gereicht allen dabei Beteiligten zur höchsten Ehre. Es gibt dies Zeugnis nicht nur für die hohe wissenschaftliche Begabung, sondern auch für die hingebende Pflichttreue, die von keinen Schwierigkeiten und Strapazen gebeugte Ausdauer und den unermüdlichen Fleiß des Kommandanten wie eines jeden seiner Offiziere und der zeitweise an den Untersuchungen teilnehmenden deutschen Gelehrten.

So vieles auch in den letzten drei Jahrzehnten, hauptsächlich auf Anregung des Amerikaners Maury, zur Erforschung und Nachweisung kürzerer und sicherer Seewege durch unzählbare Beobachtungen in meteorologischer und hydrographischer Richtung, an denen sich intelligente Seeleute aller Nationen beteiligten, geschehen, und so bedeutender Nutzen dadurch der Schiffahrt erwachsen ist, so fehlt doch noch manches wichtige verbindende Glied, um aus den gesammelten Thatsachen ein getreues Bild von der physikalischen Beschaffenheit der Ozeane und damit der ganzen Erde zu konstruieren und daraus richtige Schlüsse zu ziehen.

Um diese Lücken nach Kräften auszufüllen, sandte die englische Regierung 1872 die Fregatte „Challenger" auf eine dreijährige Reise aus. Das Schiff war in reichster Weise mit allen möglichen Hilfsmitteln ausgerüstet, um die ihm gestellten Hauptaufgaben: Erforschung der Tiefen und Strömungen der verschiedenen Ozeane, Untersuchung des Meeresgrundes, Vermessung von geographisch noch nicht bestimmt festgelegten Küsten ꝛc. gründlich zu lösen.

Diese Mission war von großen Erfolgen gekrönt, immerhin war das einzelne Schiff aber nicht im stande, viele der von ihm unternommenen Untersuchungen bei der gewaltigen Größe seines Arbeitsfeldes zum völligen Abschlusse zu bringen.

Da konnte nun die „Gazelle" ergänzend eintreten, indem sie in gleicher Weise wie der „Challenger" forschend und beobachtend, die von letzterem offen gelassenen Routen aufsuchte und an besonderen Punkten dessen Wege kreuzte, um die beiderseitig erlangten Resultate vergleichend zu prüfen.

Eine andere Hauptaufgabe des Schiffes war die Beobachtung des Venusdurchganges auf einer Station im südlichen Indischen Ozean, die ebenfalls vollständig gelungen ist.

Bekanntlich war vom Deutschen Reiche beschlossen worden, den Venusdurchgang an fünf verschiedenen Stellen von deutschen Gelehrten beobachten zu lassen: auf der Kergueleninsel, den Aucklandsinseln, Tschifu (Nord-China), Mauritius und Ispahan.

An den drei ersten Punkten war die Marine beteiligt, auf Kerguelen die „Gazelle", auf den Aucklands partizipierten zwei dahin entsandte Marineoffiziere und in Tschifu assistierte die Korvette „Arkona".

Die „Gazelle" nahm die für Kerguelen bestimmte astronomische Expedition in Kiel an Bord, ging zunächst über Madeira nach den Kapverdischen Inseln und von dort über Montevideo auf einen Punkt im südatlantischen Ozean, der zwischen Afrika und dem von „Challenger" genommenen Wege liegt, um dessen Beobachtungen über die Gestaltung des Profils des südatlantischen Ozeans zu ergänzen.

Nach Ausführung dieser Mission begab sie sich unter Anlaufen der Insel Ascension wieder zurück zur afrikanischen Küste und zwar nach Banana in der Mündung des Congo, einesteils um dort sich mit der deutschen afrikanischen Expedition in Verbindung zu setzen, anderseits um die Äquatorial- und Guinea-Strömung an der dortigen Küste und die dort eigentümlichen magnetischen Erscheinungen näher zu erforschen.

Von Banana aus wurde nach der Kapstadt gesteuert, um auf der dortigen Sternwarte noch einmal sämtliche Instrumente zu kontrollieren und danach den warmen Agulhasstrom genauer zu untersuchen.

Der Aufenthalt im Congo dauerte fünf, der in der Kapstadt acht Tage, und die „Gazelle“ verließ letzteren Ort am 4. Oktober 1874, um nach Kerguelen zu gehen.

Nach Anlaufen der Crozet- und Pinguin-Inseln, die geographisch richtiger bestimmt wurden, ankerte die „Gazelle“ am 26. Oktober in Betsy Cove, einer kleinen Bucht der auf Kerguelen liegenden Accessible-Bay. Es wurde für die Mitglieder der Venusexpedition hier ein Wohnhaus errichtet und alle mögliche Sorge getragen, um wenigstens nach menschlichem Vermögen die Erreichung des vorgesteckten hohen Zieles zu sichern.

Der Aufenthalt des Schiffes bei und in der Nähe von Kerguelen dauerte drei und einen halben Monat, und diese Zeit wurde nach allen Richtungen auf das eifrigste benutzt, um sowohl die Insel zu vermessen, als sie auch in naturwissenschaftlicher Beziehung genau zu erforschen.

Das beständig schlechte Wetter und namentlich dichte Nebel ließen leider befürchten, daß die Expedition scheitern würde, indessen wurde es grade am Tage des Venusdurchganges klar, und so gelangen die Beobachtungen in vollständigster Weise am 9. Dezember 1874. Dies Gelingen bedingte jedoch gleichzeitig ein längeres Verbleiben der Expedition zur genauesten Ortsbestimmung des Observationsortes, und so verließ die „Gazelle“ erst am 5. Februar 1875 die ungastlichen Ufer dieser Inselgruppe.

Inzwischen hatte sie, um die Nachricht von dem Gelingen möglichst bald nach Deutschland gelangen zu lassen, Ende Dezember eine Tour nach Norden angetreten, um irgend ein Kauffahrteischiff zu treffen, das die Depeschen mitnehmen könnte.

Dies gelang am 3. Januar; man sah auf vierzig Grad südl. Breite und zweiundsiebzig Grad östl. Länge das nach Akyab in Bengalen bestimmte Bremer Schiff „Gabain“, welches die Depesche mitnahm, so daß dieselbe am 15. Februar in Berlin eintreffen konnte.

Von Kerguelen segelte das Schiff nach Mauritius, wo es am 26. Februar eintraf, setzte dort die Mitglieder der Venusexpedition an Land, verweilte bis zum 15. März, ging dann unter beständigen wissenschaftlichen Beobachtungen aller Art nach der Westküste von Australien, von dort nach Timor (Sundainseln) und weiter nach Amboina auf Ceram, wo sie Anfang Juni 1875 anlangte.

Von hier erstreckte sich die Reise weiter nach Neu-Guinea und über die Anachoreten-Inseln, Neu-Hannover, Neu-Irland, Neu-Britannien und Bougainville-Insel nach Brisbane an der Ostküste Australiens (29. September).

Hier verblieb die „Gazelle“ drei Wochen, ging dann nach Auckland in Neuseeland und trat über die Fidji- und Samoa-Inseln die Heimreise durch die Magelhaensstraße an.

Die letztere wurde am 1. Februar 1876 bei sehr stürmischem Wetter, das bei Kap Horn fast ausnahmslos herrscht, erreicht. Merkwürdigerweise begegnete

das Schiff hier der deutschen Korvette „Vineta“, welche auf dem Wege nach Ostasien und erst drei und einen halben Monat von Deutschland abwesend war.

Die beiderseitige Freude über ein so unverhofftes Wiedersehen, Tausende Meilen von der Heimat entfernt, war natürlich eine sehr große. Leider gestatteten die Witterungsverhältnisse keinen längeren Aufenthalt, und schon in der Nacht trennten sich die Schiffe wieder.

Die „Gazelle“ lief Montevideo an, traf dort mit dem oben erwähnten und gleichfalls auf der Rückreise begriffenen „Challenger“ zusammen und langte am 28. April nach dreiundzwanzigmonatlicher Abwesenheit wieder in Kiel an.

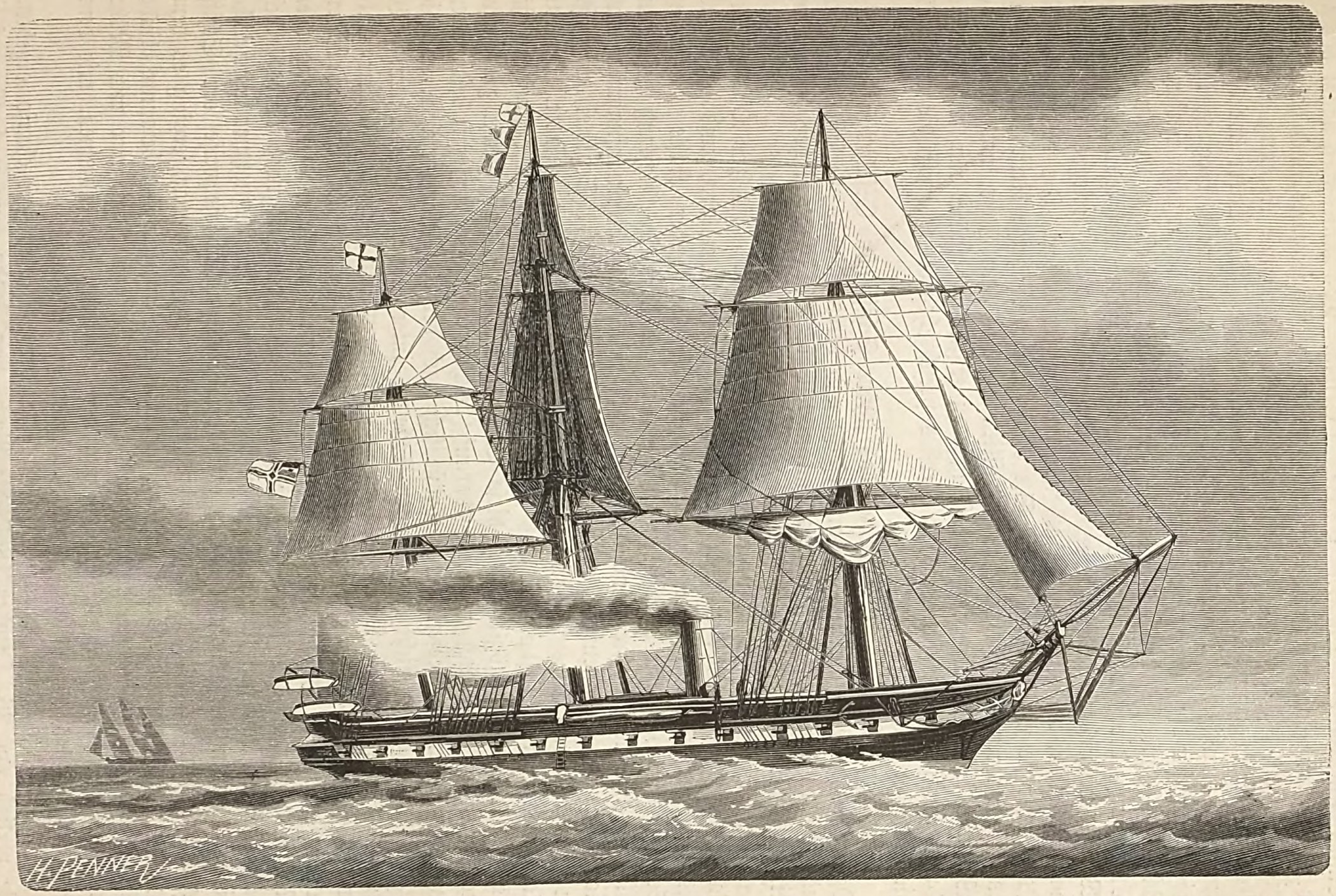
Ein näheres Eingehen auf die eminenten Leistungen des Offizierkorps des Schiffes auf dieser zwar interessanten, aber ungemein anstrengenden Reise würde dem Zweck dieses Buches nicht entsprechen, und ich verweise deshalb den Leser, der sich näher damit bekannt zu machen wünscht, auf die in den von der Kaiserl. Admiralität in Berlin herausgegebenen hydrographischen Mitteilungen erschienenen eingehenden Reiseberichte des Kapitäns zur See Freiherrn von Schleinitz (Jahrgang 1874, 1875, 1876). Gegenwärtig ist die „Gazelle“ nicht mehr seetüchtig und dient als Schulschiff für Maschinisten.

Die beiden zunächst gebauten Schiffe waren „Vineta“ und „Hertha“. Ihre Konstruktion fällt in die Zeit, wo man die Entdeckung machte, daß eine größere Länge im Verhältnis zur Breite, als man bisher als Grundsatz im Schiffbau beobachtet, den Schiffen eine größere Schnelligkeit verleihe, und da durch diese Änderung gleichzeitig auch eine relativ größere Tragfähigkeit erzielt wurde, verschaffte sie sich bald in allen Marinen Geltung. Das frühere Verhältnis der Breite zur Länge war $1 : 4^1/_2$, seit zehn Jahren ist es aber beständig gewachsen und stellt sich gegenwärtig wie 1 : 6. Man hat auch verschiedene Experimente mit $1 : 6^1/_2$ und 7 gemacht, ist jedoch wieder auf 1 : 6 zurückgekommen, weil dies sich als das vorteilhafteste erwiesen hat.

„Vineta“ und „Hertha“ wurden etwas über drei Meter länger als „Arkona“ und „Gazelle“ gemacht, wodurch auch ihr Tonnengehalt um 125 Tonnen wuchs. Ebenso wurde die Maschine etwas vergrößert, um die bessere Schiffsform auch besser auszunutzen. Man konstruierte sie auf 1500 indizierte Pferdekräfte statt 1300 und brachte dadurch die Schiffe auf eine Geschwindigkeit von $12^1/_2$ Knoten, gegen 10 der „Arkona“, ein Vorteil, der allerdings sehr groß war. In jeder anderen Beziehung, Breite, Tiefgang, Bemastung, Armatur ꝛc. bleiben sie der „Arkona“ vollständig gleich und dürfen daher ebenfalls als Schwesterschiffe derselben angesehen werden.

Beide wurden im Herbst 1860 auf Stapel gesetzt, die „Vineta“ im Frühjahr 1864, die „Hertha“ aber erst drei Jahre später vollständig seeklar, da Mangel an Fonds einen beschleunigten Bau nicht gestatteten.

Die „Vineta“ lag während des dänischen Krieges in Danzig. Beim Ausbruch desselben war sie noch nicht fertig und konnte sich leider mit „Arkona“ und „Nymphe“ nicht mehr vereinigen; das Gefecht bei Jasmund wäre sonst für die Dänen wohl ungünstiger ausgefallen. Sie hatte zwar am 30. April 1864 ein kleines Renkontre mit dem den Hafen von Danzig blockierenden dänischen



„Hertha", gedeckte Korvette.

Linienschiff „Skiold", jedoch ohne weiteren Erfolg. Das Linienschiff nahm das auf der Reede angebotene Gefecht nicht an, sondern zog sich seewärts, und dahin konnte die „Vineta" nicht folgen, da heftiger nördlicher Wind mit Seegang aufkam, der ihr den Rückweg in den Hafen zu versperren drohte. Die Barre vor dem Hafen konnte mit ruhigem Wasser eben passiert werden, mit hohem Seegang lag jedoch die Gefahr für die Korvette vor, durchzustoßen, und dies durfte nicht riskiert werden. Man beschränkte sich deshalb beiderseits auf das Wechseln einiger Kugeln auf große Entfernung, die jedoch keinen Schaden anrichteten. Der niedrige Wasserstand der Weichsel verhinderte auch während der späteren Dauer des Krieges die „Vineta" am Auslaufen, und sie kam deshalb nicht weiter zur Aktion. Im darauffolgenden Jahre trat sie unter Kapitän zur See Kuhn eine dreijährige Reise nach Ostasien an, nahm ihren Weg jedoch über Brasilien um das Kap Horn, um auch an der Westküste Amerikas die preußische Flagge zu zeigen und später um das Kap der Guten Hoffnung zurückkommend als erstes preußisches Kriegsschiff die Reise um die Erde zu machen.

Fast zwei Jahre lang schwamm das schöne Schiff ohne Gefährdung auf dem Ozean; es hatte China und Japan besucht und bereits Jeddo verlassen, um allmählich den Rückweg nach Europa anzutreten, als ein unglücklicher Zufall fast seinem Dasein ein Ziel gesetzt hätte.

Die Küste von Japan ist reich an blinden Klippen. Bis zur Öffnung des Landes im Jahre 1857 durften Europäer sich ihr nicht nähern, und es konnte deshalb auch keine genaue hydrographische Aufnahme der Küste stattfinden. Seitdem ist zwar von verschiedenen Nationen viel in dieser Richtung geschehen, allein noch viele Gefahren sind unentdeckt geblieben. Bei Küstenaufnahmen wird die Tiefe und Beschaffenheit des Meeresgrundes durch das Lot (Senkblei) erforscht, in dessen unterem Ende sich eine mit Talg ausgefüllte Höhlung befindet. In das Talg drücken sich Bestandteile des Bodens ein und werden mit heraufgebracht. Es ist natürlich unmöglich, auf diese Weise den Grund ganz genau zu untersuchen; man muß sich vielmehr darauf beschränken, das Lot in bestimmten Zwischenräumen zu werfen, deren Größe sich nach der Wassertiefe richtet, und die dazwischen liegenden nicht ausgeloteten Teile zu interpolieren. Findet man z. B. bei einem Lotwurf 15 Meter Wasser und beim zweiten auf 150 Meter Entfernung dasselbe, so nimmt man an, daß die ganze Strecke zwischen den beiden Lotwürfen dieselbe gleichmäßige Tiefe habe. Bei weichem Boden, wie Sand oder Morast, darf man dies sogar als gewiß voraussetzen, bei Felsgrund ist es jedoch weniger sicher, und hier können sich selbst bei den sorgsamsten Aufnahmen gefährliche blinde Klippen der Wahrnehmung entziehen, bis unglücklicherweise ein Schiff dadurch Schaden erleidet. Während die „Vineta" in Japan war, erging es dem englischen Postdampfer „Singapur" so. Er lief auf eine solche unbekannte blinde Klippe und sank so schnell, daß Mannschaft und Passagiere sich nur mit Mühe an die Küste retten konnten, wo sie von der „Vineta" aufgenommen, mit dem nötigsten versehen und glücklich nach Jokohama gebracht wurden.

Nur wenige Tage darauf sollte es leider der „Vineta" fast ebenso ergehen. Sie verließ am 26. Oktober 1867 die Bucht von Jeddo, um nach Nangasaki

zu dampfen, und beabsichtigte, ihren Weg durch die Hiradostraße zwischen Nipon und Kiusiu zu nehmen. Am 27. nachmittags vier Uhr langte sie vor dem Eingange der Straße an; der Wind war sehr stürmisch und das Schiff lief 10 Knoten Fahrt. Ein mit dem Fahrwasser genau vertrauter japanesischer Lotse befand sich an Bord und es wurde seinen Anweisungen gemäß gesteuert. Bisweilen fuhr das Schiff ganz nahe an den über Wasser befindlichen Klippen dahin, die wie dunkle Gespenster ihre Arme nach ihm auszustrecken schienen, und der Besatzung wurde unheimlich, aber der Lotse kannte seinen Weg. Bereits war der eigentliche Eingang erreicht, die drohenden Klippen verschwanden in der Ferne und jeder glaubte sich im ruhigen Wasser geborgen, da erfolgte plötzlich ein heftiger Stoß, der das ganze Schiff in seinen innersten Fugen erzittern ließ und die Mannschaft zu Boden schleuderte. Man war auf eine blinde Klippe gefahren.

Im ersten Augenblicke bannte natürlich jeden der Schreck, indessen bald rief das Kommando des Kapitäns die Besatzung auf ihre Posten, und sie that ihr möglichstes, um das Schiff zu retten. Zunächst wurden alle Boote ausgesetzt, denn durch einen so gewaltigen Stoß mußte das Schiff schwer leck geworden sein, und es konnte jeden Augenblick sinken. In fünfzehn Minuten war das Manöver gemacht. Alsdann ging es an die Versuche, das Schiff von der Klippe wieder abzubringen. Das Lot ergab keinen Aufschluß darüber, wo es festgefahren sei, ob vorn oder hinten, denn es zeigte rund um die Korvette mehr als 10 Meter Tiefe. Der Felsen mußte ein Kegel sein, auf dessen scharfe Spitze man unglücklicherweise geraten war. Man glaubte, das Schiff sitze hinten fest und transportierte sämtliche Geschütze noch vorn, um es hinten zu erleichtern. Die Maschine arbeitete mit aller Kraft, aber vergebens. Das Schiff saß fest, wenn es auch auf der Klippe balancierte und schwer hin- und herarbeitete. Es ächzte und wand sich in seinen Fesseln; die Verdecke krachten und ihre eisernen Stützen bogen sich krumm; in den Masten heulte der Wind, die See rauschte unheimlich gegen die Bordwände und die Brandung stieß die schwachbemannten Boote wütend gegen- und durcheinander. Sie schöpften Wasser, wurden beschädigt und aus dem einen wurden sieben Mann hinausgespült, jedoch glücklicherweise noch gerettet.

Um halb fünf Uhr lief das Schiff auf, und drei Stunden wurden alle Kräfte umsonst aufgeboten, um es flott zu machen. Es hatte sich auf dem Felsen so gedreht, daß der Wind von vorn kam, und da man jetzt annehmen konnte, daß es vorn festsaß, wurden Kanonen und alle schweren Gewichte nach hinten gebracht, die Segel gesetzt und die Maschine begann mit äußerster Kraft rückwärts zu arbeiten. Wenn ein Abkommen möglich, so mußte es jetzt sein, wo der auf die ganze Segelfläche ausgeübte Winddruck und die Maschinenkraft in derselben Richtung wirkten.

In ängstlicher Spannung hafteten alle Augen an dem nahen Lande. „Hurra!“ ertönte es plötzlich aus hundert Kehlen, „sie ist los, sie kommt, sie kommt!“ Ja, sie kam wirklich, und das schöne Schiff glitt zuerst langsam, dann schneller und schneller von der heimtückischen Klippe in tiefes Wasser, um mit schwacher Fahrt in die Hiradostraße einzulaufen. Trotzdem war die Schnelligkeit noch so groß, daß die Boote loswerfen mußten, um unter Rudern nach dem ihnen angezeigten Ankerplatze, wo das Schiff sicher lag, nachzukommen.

Das war aber eine schwierige Aufgabe bei der schweren See und gelang nur drei derselben nach angestrengtester Arbeit. Das erste kam nach drei Stunden bei der „Vineta“ an; die beiden andern erst in der Nacht, die Mannschaft vollständig erschöpft. Die beiden letzten Boote waren verschwunden; die zuletzt gekommene Pinasse hatte sie vor mehreren Stunden passiert, war von ihnen um Hilfe angerufen, vermochte aber bei der hohen See keine zu leisten.

Wenn man an Bord auch hoffte, daß die Vermißten sich an die Küste des Festlandes gerettet haben würden, welche sie mit halbem Winde erreichen konnten, so herrschte doch große Besorgnis wegen ihres Schicksals, und es wurden sofort die zurückgekehrten Boote vollständig mit frischer Mannschaft versehen zur Hilfe ausgeschickt. Nach einigen Stunden kamen sie unverrichteter Sache zurück; die hohe See und die Dunkelheit hatten sie verhindert, weit vorwärts zu kommen oder eine Spur der Verschwundenen aufzufinden.

Am andern Morgen sah man zwei Boote aus verschiedenen Richtungen von der Küste auf die „Vineta“ zusteuern. In dem ersten erkannte man bald einen der vermißten Kutter, der sich, wie man vermutete, unter Land gerettet hatte und wohlbehalten anlangte. Das zweite, ein japanesisches mit einigen Offizieren besetztes Boot brachte jedoch traurige Kunde. Der letzte Kutter war bei einem Dorfe an den Strand gekommen, doch an einer ungeschützten Stelle. Die Brandung war darüber fortgegangen und hatte die aus sieben Mann bestehende Besatzung fortgespült. Vier hatten sich gerettet, drei waren ertrunken.

Die Geretteten waren von den Japanesen sehr freundlich aufgenommen, mit Kleidern versehen und gut verpflegt. Sie wurden an Bord der „Vineta“ zurückgeholt und die Leiche des einen am Strand gefundenen Matrosen mitgenommen, um sie in Nangasaki zu begraben.

Das Schiff zeigte sich wunderbarerweise trotz des furchtbaren Stoßes und dreistündigen Arbeitens auf der Klippe nur in geringem Maße leck. Es machte nur stündlich einen Fuß Wasser, das sich mit den Dampfpumpen bequem fortschaffen ließ. Kapitän Kuhn ging nach Nangasaki, wo er am 29. Oktober einlief. Man fand dort den Leck unter der vorderen Pulverkammer. Er ließ sich soweit dicht machen, daß die „Vineta“ bald darauf es wagen konnte, nach Schanghai in China zu dampfen, um dort gedockt und repariert zu werden.

Als sie trocken stand und man sah, wie sie mitgenommen war, mußte man noch mehr bewundern, daß sie soviel ausgehalten hatte, ohne auseinanderzubrechen. Ein 3 Meter langes Stück des ganzen vorderen Kieles nebst Partien des Totholzes und der Beplankung war vollständig fortgerissen, und nur die vorzüglich feste Bauart sowie der ausgezeichnete Verband hatten das schöne Schiff vor dem Untergange gerettet. So beklagenswert der Unfall selbst war, so hatte er andererseits doch sein gutes. Er zeigte, daß unsere deutsche Schiffbaukunst in jeder Beziehung ihrer Aufgabe gewachsen ist und man sich auf ihre Leistungen verlassen kann.

Die Reparatur dauerte bis Mitte März. Dann wurde das Schiff, das fast drei Jahre in schwerer Kampagne von der Heimat entfernt und dessen Besatzung durch Krankheit und Strapazen sehr gelitten hatte, zurückberufen und langte

Ende September 1868 auf dem Wege um das Kap der guten Hoffnung in der Ostsee an.

Während des französischen Krieges wurde die „Vineta“ ebenfalls nicht in Dienst gestellt, im Juli 1871 ging sie jedoch mit der „Gazelle“ als Kadettenschiff auf eine längere Expedition zuerst nach dem Mittelmeer und dann nach Südamerika, von wo sie 1872 zurückkehrte.

Im Jahre 1874 nahm sie teil am Sommerübungsgeschwader und ging Oktober 1875 als Seekadettenschulschiff auf zwei Jahre um das Kap Horn nach China und Japan, von dort nach der Westküste von Amerika, um das Kap der guten Hoffnung und über einige patagonische und brasilische Häfen Ende 1877 nach der Heimat zurück. Die Reise war oft von dem schwersten Wetter begleitet und das Schiff litt so, daß es nach seiner Heimkehr einer gründlichen Reparatur unterworfen werden mußte. 1879—81 machte sie abermals eine Reise als Seekadettenschulschiff, wird demnächst aber wohl wegen Seeuntüchtigkeit aus der Liste der aktiven Schiffe gestrichen werden.

Das Schwesterschiff der „Vineta“, die „Hertha“, wurde wie bereits bemerkt, erst im Frühjahr 1867 seeklar und in Dienst gestellt. Sie ging unter Kommando des damaligen Kapitäns zur See Heldt nach Kiel, um mit dem dort zusammengezogenen Geschwader einige Monate in der Ostsee zu kreuzen, dann nach England zu segeln, um einen Teil der Mannschaft der Panzerfregatte „Kronprinz“ hinüberzubringen und danach mit der Glattdeckkorvette „Medusa“ Station im Mittelmeere zu nehmen. Im Frühjahr 1868 kamen beide Schiffe zurück und wurden außer Dienst gestellt.

Im August d. J. kam auf der „Hertha“ unbegreiflicherweise Feuer aus, das einen Teil ihrer inneren Einrichtung zerstörte, glücklicherweise aber so zeitig gelöscht wurde, daß das schöne Schiff nicht ernstlich gefährdet wurde. Eine mehrwöchentliche Reparatur setzte alles wieder in Stand, und die „Hertha“ konnte im Frühjahr 1869 in Dienst gestellt werden, um unter Kommando des Kapitän zur See Köhler statt der zurückgekehrten „Vineta“ auf dreijährige Station nach den ostasiatischen Gewässern abzugehen, vorher aber noch einige Häfen im Mittelmeere zu besuchen und der Eröffnung des Suezkanals beizuwohnen. Am 2. Dezember 1869 lief die Hertha in letzteren ein und sie war das erste größere Kriegsschiff, welches ihn passierte, wenngleich sie elf Tage dazu gebrauchte, da damals der Kanal an einzelnen Stellen nur 5,5 Meter Tiefe hatte und die „Hertha“ deswegen zuvor sehr erleichtert werden mußte.

Sie ging darauf nach Ostasien und befand sich, als die ersten dunklen Gerüchte von dem Ausbruche des Krieges dorthin gelangten, gleichzeitig mit einem französischen Geschwader auf der Reede von Tschifu, wohin sie sich nach dem Gemetzel in dem benachbarten Tientsin zum Schutze der Deutschen und Europäer überhaupt begeben hatte.

Die so gänzlich unerwartete Nachricht versetzte die „Hertha“ natürlich in eine höchst fatale Lage. Sie befand sich einer großen Übermacht gegenüber, war von der ebenfalls in Ostasien befindlichen Glattdeckskorvette „Medusa“, die in Jokohama ihre Kessel reparierte, um Hunderte von Meilen getrennt, ohne sichere Nachricht

über den Gang der Ereignisse in der Heimat und ohne irgend einen Hafen in der Nähe, in dem sie bei einem Unfalle Zuflucht und Hilfe gefunden hätte.

Der französische Admiral Dupré dagegen hatte zwei solche Etablissements zur Disposition: Saigon und die französische Niederlassung in Jokohama. Bei Tschifu allein standen der „Hertha" drei Schiffe, die Dampffregatte „Venus", die Korvette „Dupleix" und der Aviso „Linois" entgegen, die sämtlich schneller als erstere und mit zusammen vierzig gez. 14 und 16 Zentimeter Geschützen bewaffnet waren, während die „Hertha" nur dreizehn gez. 15 Zentimeter, zwei 12 Zentimeter und zehn glatte Sechsunddreißigpfünder führte.

Außerdem lagen bei dem 5 Meilen von Tschifu entfernten Tientsin vier französische Kanonenboote, und der französische Admiral mußte deshalb etwa über Kiachta eintreffende Kriegsdepeschen mindestens vierundzwanzig Stunden früher haben als der Kommandant der „Hertha".

Dann war es aber sehr zweifelhaft, ob die Franzosen die Neutralität Chinas respektieren würden.

Die „Hertha" hielt es daher für das angemessenste, Tschifu zu verlassen und nach Nangasaki zu gehen. Am 9. August nachts verließ sie Tschifu und traf am 12. an letzterem Orte an. Am 14. August folgte ihr die Korvette Dupleix dorthin, allein nur, um dem Kommandanten der „Hertha" einen Vorschlag zur Neutralisierung der ostasiatischen Gewässer zu überbringen, wo die europäischen Interessen asiatischer Barbarei gegenüber solidarisch waren und erstere nur auf das empfindlichste und nachhaltigste geschädigt sein würden, wenn die Europäer sich gegenseitig vernichteten.

Der Kommandant der „Hertha" ging auf diesen sehr vernünftigen Vorschlag ein, und bald darauf wurde derselbe, sowohl von französischen als deutschen Vertretern in Japan lebhaft unterstützt, den heimischen Regierungen zur Bestätigung unterbreitet.

Anfang September ging inzwischen die „Hertha" nach Jokohama, um sich mit der fertig gewordenen „Medusa" zu vereinigen und dort die Resultate der schwebenden Verhandlungen abzuwarten. Ende September erschien auch der französische Admiral mit seinen drei Schiffen aus Tschifu vor Jokohama und beide Teile lagen sich beobachtend gegenüber.

Am 25. November traf die Bestätigung des Vertrages seitens der deutschen Regierung ein, vier Wochen darauf aber auch die offizielle Nachricht von der Ablehnung seitens Frankreichs. Inzwischen hatte die verstrichene Zeit doch das Gute gehabt, unseren sämtlichen in Ostasien befindlichen Kauffahrteischiffen Gelegenheit zum frühen Rückzug in neutrale Häfen zu geben, und es ist dort während des Krieges kein einziges deutsches Schiff aufgebracht worden.

Mitte Dezember langte zur Verstärkung der Franzosen noch die Panzerkorvette „Alma" mit zwölf gezogenen 19 Zentimeter Geschützen an und unsere beiden Schiffe wurden nun in Jokohama blockiert, bis die Nachricht vom Abschlusse des Waffenstillstandes sie aus ihrer unangenehmen Lage befreite. Die Verhältnisse waren leider so ungünstig und die feindliche Übermacht so groß gewesen, daß auch

sie nicht aktiv in den Kampf eingreifen konnten, der nur zu ihrer nutzlosen und den deutschen Interessen in Ostasien schädlichen Vernichtung führen mußte.

Gegen Ende des Jahres 1872 kehrte die „Hertha" nach Kiel zurück, nahm im folgenden Jahre am Sommerübungsgeschwader teil und trat 1874 im Oktober als Seekadettenschulschiff die Reise nach China und Japan an. Die sonst auf zwei Jahre festgesetzte Dauer dieser einen regelmäßigen Turnus innehaltenden Reisen verlängerte sich aber um fast dreiviertel Jahre, da die „Hertha" verschiedene Inselgruppen der Südsee zu besuchen hatte, wo der deutsche Handel kräftig emporzublühen beginnt. Bei dieser Gelegenheit schloß auch der Kommandant der „Hertha", Kapitän zur See Knorr den im Jahre 1877 vom Reichstage sanktionierten Freundschaftsvertrag mit dem Beherrscher der Tonga-Inseln. Sie kehrte dann durch den Suezkanal zurück. Trotz der längeren Reisedauer hatte die „Hertha" es mit dem Wetter bedeutend besser getroffen als die „Vineta" und so wenig gelitten, daß sie wenige Monate nach ihrer Rückkunft im Frühjahr 1877 wieder eine längere Reise nach dem Mittelmeere zum Schutze der Deutschen im Orient antreten konnte, und erst nach Rückkehr von dort einer gründlichen Reparatur bedürftig war. Im Herbst 1880 ging sie als Seekadettenschulschiff um die Erde, züchtigte an der Westküste von Afrika einige Negerstämme, welche ein deutsches Schiff beraubt hatten, und kehrte Ende 1882 in die Heimat zurück.

Die fünfte unserer gedeckten hölzernen Korvetten endlich ist die „Elisabeth", welche ich in dem Abschnitte über den Bau der Schiffe zu Grunde gelegt habe. Sie wurde am 1. Mai 1866 in Danzig auf Stapel gesetzt und lief am 18. Oktober 1868 ab.

Die „Elisabeth" ist bei gleicher Breite und gleichem Tiefgang 6 Meter länger gebaut als „Hertha" und „Vineta", so daß das Verhältnis ihrer Breite zur Länge sich fast wie $1 : 5^1/_2$ stellt, während es bei den erstgenannten Schiffen noch nicht ganz 1 : 5 und bei „Arkona" und „Gazelle" nur $1 : 4^1/_2$ beträgt.

Die „Elisabeth" ist von allen älteren Holzschiffen das beste und schnellste, da sie 13 Knoten unter Dampf macht und sich gleichzeitig als ein vorzüglicher Segler und als sehr gutes Seeschiff erwiesen hat.

Mitte 1869 war sie seefertig, machte eine Reise nach dem Mittelmeere zur Eröffnung des Suezkanals, bewährte sich auf derselben trefflich und kehrte im Frühjahr 1870 nach Kiel zurück. Während des Krieges war sie im Dienst zuerst in Kiel, dann seit Oktober in Wilhelmshaven. Sie war in Begleitung der „Grille" nach Abzug der französischen Flotte aus der Ostsee nach der Jade gegangen. Die Franzosen mußten wohl durch dänische Freunde telegraphisch davon unterrichtet sein, denn sie schickten sofort wieder von Dünkirchen aus ein starkes Panzergeschwader vor die Jade, um die beiden Schiffe abzufangen. Unzweifelhaft hätten sie ihnen auch den Weg verlegt, wenn nicht ein starker Nebel ihren ungehinderten Einlauf vermittelte.

Die „Elisabeth" ging dann nach der Elbe, blieb dort bis November und kehrte nach der Jade zurück, um zu docken, da sich ihre Schraube defekt zeigte.

Sie weihte als erstes Schiff die Docks von Wilhelmshaven ein, die endlich fertig geworden waren.

Der harte Winter mit dem heftigen Eisgange auf der Jade hielt alsdann zwei Monate alle unsere Schiffe im Hafen fest. Als die Fahrt Mitte Februar wieder frei wurde, erhielt die „Elisabeth" Ordre nach Westindien zu gehen und dort dem „Meteor" zu Hilfe zu kommen, der dort ebenfalls von französischer Übermacht blockiert war, nachdem er bei Havana ein so rühmliches und siegreiches Gefecht gegen den „Bouvet" bestanden hatte.

Der „Kronprinz" sollte sie bis zum Norden von England begleiten und dann nach Vigo in Spanien gehen, um die dort blockierte „Augusta" heraus zu holen.

Der Marine war jedoch in dem ganzen Kriege das Glück entschieden nicht hold! Am Tage vorher, als die Schiffe auslaufen sollten, traf die Nachricht von den Verhandlungen zum Waffenstillstande ein, der den Frieden zur Folge hatte.

Nach Abschluß des Friedens wurde sie außer Dienst gestellt. Im Oktober 1872 ging sie mit dem Geschwader des Kapitän zur See Werner nach Westindien und später während der spanischen Unruhen nach dem Mittelmeer. Dort blieb sie bis zu Ende 1873, trat dann eine Reise nach China und Japan an und kehrte 1875 nach zweieinhalbjähriger Abwesenheit heim. Im Oktober 1876 segelte sie als Seekadettenschulschiff um das Kap der guten Hoffnung nach Ostasien und von dort Anfang 1878 nach Nicaragua, um in Verein mit der „Leipzig" Genugthuung für eine von den dortigen Behörden unserm Konsul zugefügte Beleidigung zu fordern. Im Herbst 1878 kehrte sie wohlbehalten zurück, um 1881 ebenfalls in die Reihe der Seekadettenschulschiffe einzutreten.

Die vorgenannten fünf gedeckten Korvetten sind unsere älteren größeren Kreuzer. Die neueren seit dem Jahre 1875 gebauten zerfallen in zwei verschiedene Klassen. Zur ersteren gehören die Schwesterschiffe „Leipzig" und „Prinz Adalbert", die sowohl für eine größere Geschwindigkeit als auch für schwerere Bewaffnung konstruiert sind, als sie unsere älteren Korvetten besitzen.

Diese Zwecke bedingten bedeutend größere Dimensionen, und ebenso wuchs das Verhältnis der Breite zur Länge, das bei der „Elisabeth" $1:5^1/_2$ beträgt auf 1 : 6.

Die Schiffe sind 86 Meter lang 14 Meter breit und haben einen Tiefgang von 6,6 Metern. Die Maschine hat 4800 indizierte Pferdekräfte, das doppelte von der „Elisabeth" und ebensoviel wie die Panzerfregatte „Kronprinz". Der Tonnengehalt ist 2856 gegen 1996 der „Elisabeth", die Besatzung zählt 425 Köpfe und die Bewaffnung besteht aus zehn Stück 17 Zentimeter Geschützen in Batterie und zwei desgl. auf dem Oberdeck. Beide Schiffe sind auf den Werften des „Vulkan" in Stettin gebaut und recht gut ausgefallen. Ihre Schnelligkeit mit Volldampf beträgt 15 Knoten und das ist alles, was man von so großen für transatlantische Reisen bestimmten Kriegsschiffen verlangen kann.

Die „Leipzig" wurde im Sommer 1877 seefertig und trat im Oktober desselben Jahres als Seekadettenschulschiff ihre erste Reise nach Ostasien an, ging aber zunächst um Kap Horn nach Nicaragua, um dort, wie bereits bemerkt, mit der „Elisabeth" die Konsulangelegenheit zu regeln. Sie hat sich auf dieser Reise als vorzügliches Seeschiff bewährt und allen Anforderungen an einen schnellen, kriegstüchtigen und starken Kreuzer voll entsprochen.

Der „Prinz Adalbert“ ist ein Jahr später fertig geworden und hat im Oktober 1878 ebenfalls als Seekadettenschulschiff seine erste Reise angetreten. Auf ihm hat sich der zweite Sohn des Kronprinzen, der Prinz Heinrich eingeschifft. Bekanntlich hat sich Prinz Heinrich der Marine gewidmet und ist im April 1877 in dieselbe eingetreten. Da es der Wunsch der hohen Eltern ist, daß der zukünftige kaiserliche Oberbefehlshaber der deutschen Flotte sein Fach auf das gründlichste kennen lernt, so genügt der junge Prinz in derselben Weise allen Anforderungen, wie sie an jeden Seeoffizier gestellt werden und genießt mit den mit ihm eingetretenen Kadetten eine gemeinsame theoretische und praktische Erziehung. Nachdem er zuerst seine Eintrittsprüfung bestanden, wurde er an Bord des Seekadettenschiffes Fregatte „Niobe“ eingeschifft, blieb auf derselben sechs Monate, besuchte dann ebensolange die Marineschule in Kiel, machte sein Examen als Seekadett, ging danach auf den „Renown“ um dort einen praktischen Artilleriekursus durchzumachen und dann zum folgenden Herbst die zweijährige Reise nach Ostasien anzutreten. Danach bestand er sein Leutnantsexamen und ist gegenwärtig als wachehabender Offizier auf der Korvette „Olga“ in Westindien.

„Leipzig“ und „Prinz Adalbert“ sind unsere ersten eisernen ungepanzerten Schiffe. Man hat sich in den Marinen sehr lange gegen Eisen als Baumaterial für ungepanzerte Schiffe gesträubt. Als Haupteinwand dagegen führte man mit Recht an, daß ein einschlagendes Geschoß in Holz ein verhältnismäßig kleines rundes Loch mache, welches, durch die zurückspringenden Fasern schon wieder halb geschlossen, sich leicht durch einen vorbereiteten konischen Pfropfen dicht machen lasse, während in das Eisen eine unregelmäßige und schwer zu verschließende Öffnung gerissen werde.

Anderseits hat man jedoch die großen Vorzüge des Eisens immer mehr anerkennen müssen und sie endlich so überwiegend gefunden, daß man jetzt allgemein zu ihm übergeht. Diese Vorzüge bestehen hauptsächlich in der bedeutend größeren Haltbarkeit (unter gleichen Umständen hat ein eisernes Schiff die doppelte Lebensdauer eines hölzernen), sodann in der größeren Stärke, namentlich bei so langen Schiffen, ferner in der leichteren Reparaturfähigkeit, in geringerem Gewichte, in Gewinnung von wertvollem Raum, weil man bei gleichen Dimensionen statt 30 Zentimeter starker Holzwände nur 3 Zentimeter starker Eisenwände bedarf und endlich in größerer Billigkeit des Materials selbst, da gutes Holz immer seltener und teurer wird. Bei so vielen Vorteilen hat man den oben erwähnten Nachteil in den Kauf nehmen zu müssen geglaubt und die Zeit der Holzschiffe in der Marine scheint vorüber zu sein.

Um den Boden kupfern zu können, hat man ihn zunächst mit einer doppelten sehr sorgsam kalfaterten Lage von Holzplanken bedeckt und darauf die Kupferplatten genagelt, um letztere gänzlich vom Eisen zu isolieren und der Bildung eines galvanischen Stromes vorzubeugen. Längere Erfahrungen müssen lehren, ob sich das System so bewährt, wie man bis jetzt anzunehmen berechtigt ist.

Endlich besitzen wir noch sechs andere eiserne gedeckte Korvetten, welche ungefähr nach dem Modell der „Elisabeth“ gebaut sind, aber doch eine besondere

Klasse für sich bilden. Ihre Namen lauten „Bismarck", „Blücher", „Moltke", „Stosch", „Gneisenau", „Stein". Eine siebente befindet sich im Bau. Sie haben jede 3360 Tonnen Raumgehalt, 3000 indizierte Pferdekräfte, achtzehn Geschütze und 379 Mann Besatzung.

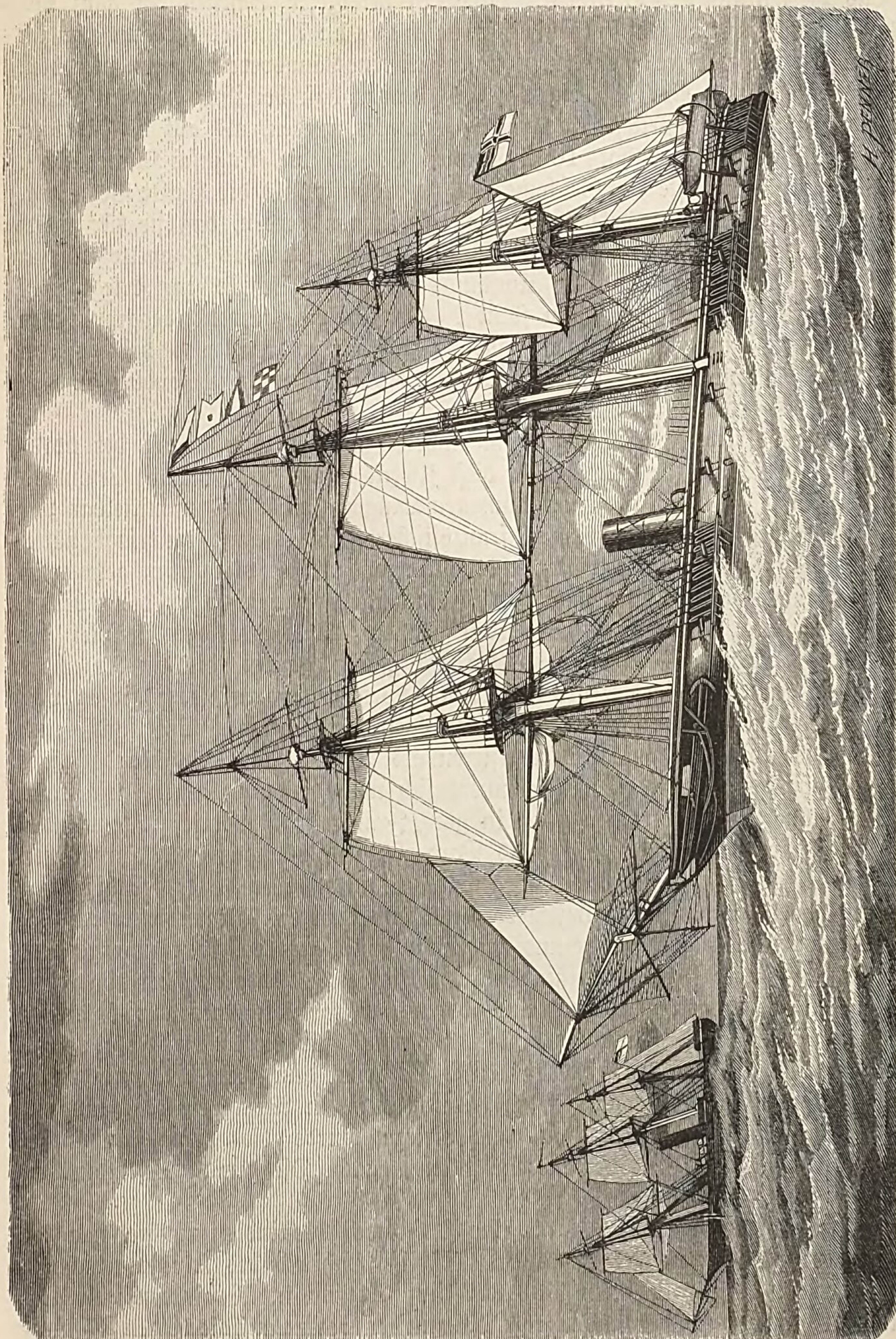
Eine besondere Eigentümlichkeit, der Beschlag des Bodens, unterscheidet diese Klasse von allen unsern übrigen Schiffen. Während man bei den letzteren mit aller Sorgfalt bestrebt gewesen ist, den galvanischen Strom zu vermeiden, sucht man bei jenen einen solchen geflissentlich zu erzeugen. Auf der Eisenhaut des Bodens ist nämlich eine Plankenlage angebracht, auf der man einen Zinkbeschlag befestigt hat. Die Nähte jener Planken sind aber nicht kalfatert, sondern offen, so daß das Seewasser freien Zutritt zu dem Eisen und dem Zink hat und dadurch ein beständiger galvanischer Strom hergestellt wird. Dieser wirkt aber nicht, wie bei Kupfer und Eisen, zerstörend auf das letztere, sondern auf das Zink. Durch das beständige Oxydieren desselben wird seine Oberfläche glatt erhalten und die Muscheln und Pflanzen können nicht an ihr haften. Die bis jetzt angestellten Versuche in dieser Richtung haben für diese neue Methode ein sehr gutes Resultat ergeben; es bleibt jedoch abzuwarten, ob sie sich unter allen Umständen bewährt.

Die Glattdeckskorvetten.

Unter Glattdeckskorvetten versteht man eine kleinere Art dieser Schiffsklasse, welche den früheren Segelkorvetten entsprechend nur eine Lage Geschütze auf dem Oberdeck führen.

Unsere Marine besitzt bis jetzt deren elf fertig, „Viktoria", „Augusta", „Nymphe", „Medusa", „Ariadne", „Luise", „Freya", „Karola", „Olga", „Marie" und „Sophie". Von den ersten sechs sind je zwei Schwesterschiffe, während die „Freya" eine besondere Klasse für sich bildet, und die letzten vier neueren aus Eisen konstruiert sind.

Die beiden ersten, „Viktoria" und „Augusta" sind in Bordeaux von Armand erbaut. Ihre ursprüngliche Bestimmung war die von Kapern für die konföderierten Staaten Nordamerikas. Sie wurden während des dänischen Krieges 1864 von der preußischen Regierung gekauft, aber erst mit dem Friedensschlusse fertig, so daß sie damals nicht mehr in Thätigkeit traten. Ihre Länge ist 74,5, die Breite 11, der Tiefgang 5 Meter; ihr Gehalt beträgt 1550 Tonnen, die Maschine hat 1300 indizierte Pferdekräfte, welche ihnen eine Geschwindigkeit von nahe 13 Knoten verleiht, ihre Armierung besteht aus vier kurzen 15 Zentimeter, und sechs kurzen 12 Zentimeter Geschützen und die Besatzung zählt 230 Köpfe.



Augusta. Nymphe.

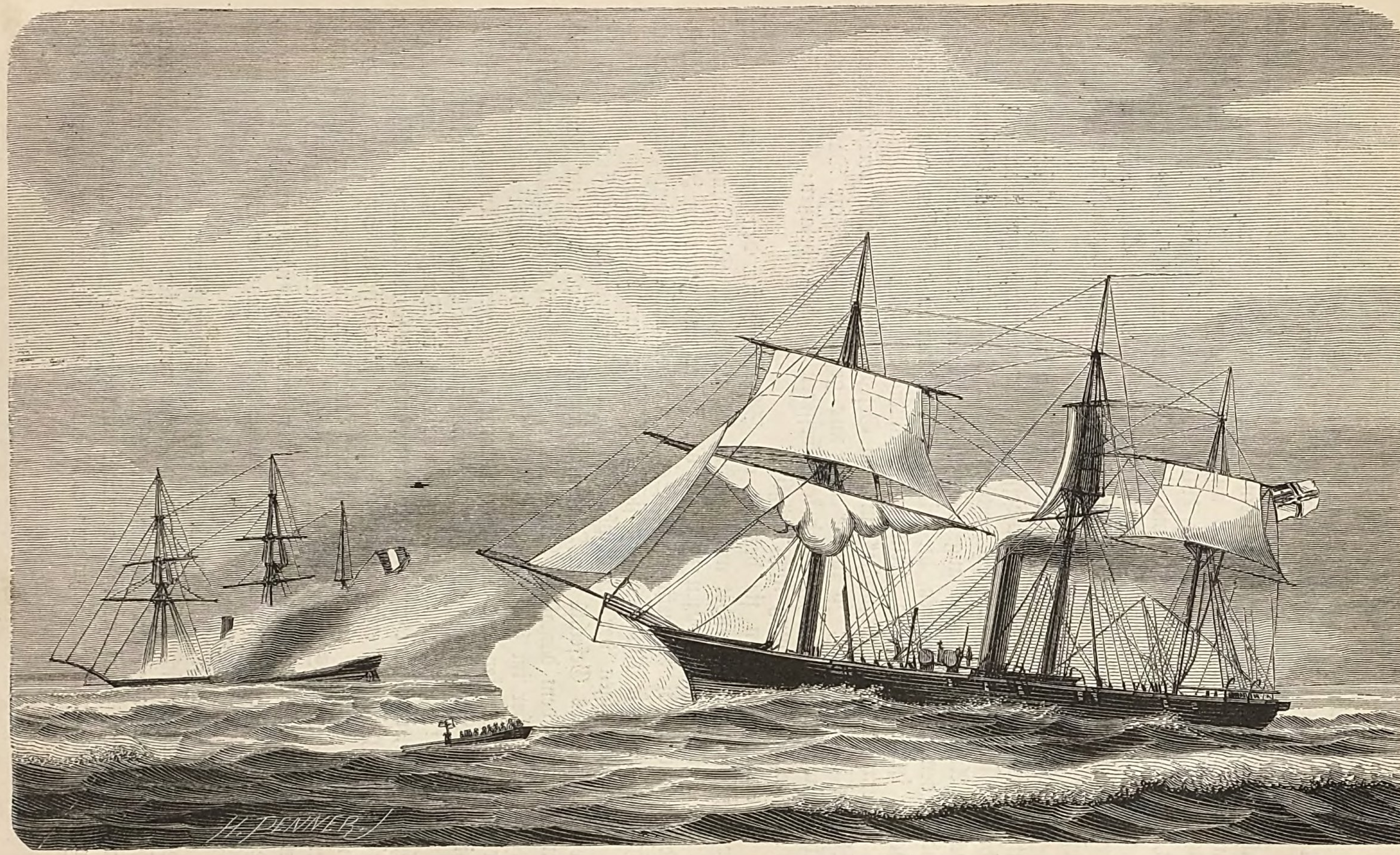
„Nymphe“ und „Augusta“ bei steifer Marssegelkühlte.

Das Verhältnis der Breite zur Länge ist bei diesen Schiffen ein ganz ungewöhnliches, namentlich für Holzschiffe, nämlich wie 1 : 7 und es ist dann auch im Laufe der Zeit nötig geworden, ihnen sehr starke eiserne Längsverbindungen zu geben.

Ihr wesentlicher Vorzug besteht jedoch darin, daß bei ihrer großen Länge bedeutend mehr Räumlichkeiten für Kohlen gewonnen werden, als auf den übrigen Korvetten. Die „Arkona" hat 1691 Tonnen Gehalt, die Augusta-Klasse 1550, aber dafür nur die Hälfte der Geschütze und wenig mehr als die Hälfte Besatzung. Die Kohlenbehälter konnten deshalb so groß genommen werden, daß sie für zwölf Tage Feuerungsmaterial mit voller Maschinenkraft, also über das Doppelte unserer anderen Korvetten fassen. Dieser Umstand macht die Schiffe in Kriegszeiten besonders wertvoll. Sie sind im stande, Strecken von tausend geographischen Meilen unter Dampf zurückzulegen ohne Kohlen aufzufüllen, was bei unserem Mangel an Kolonieen und transatlantischen Kohlenstationen besonders in das Gewicht fällt.

Die Konföderierten hatten sie zum Kapern und zur Zerstörung der nordstaatlichen Handelsflotte bestimmt. Für diese Zwecke eignen sie sich ganz besonders und wenn Fürst Bismarck in seiner humanen Langmut nicht bis unmittelbar vor Schluß des Krieges das Aufbringen französischer Handelsschiffe untersagt hätte, obwohl die Franzosen in ganz völkerrechtswidriger Weise die von ihnen gekaperten deutschen Fahrzeuge auf offener See verbrannten, so hätten grade diese beiden Schiffe furchtbare Wiedervergeltung üben können. Dies hat das Beispiel der während des Krieges in Dienst gestellten „Augusta" gezeigt, die im Dezember 1870 unter dem damaligen Korvettenkapitän Weickhmann vor dem Hafen von Bordeaux drei mit Regierungsvorräten befrachtete Schiffe, zwei Segelschiffe und einen Dampfer fortnahm, die beiden ersteren als Prisen nach Deutschland schickte und den Dampfer zerstörte. Man erinnert sich noch der gewaltigen Aufregung, die dieser kühne Streich der „Augusta" in ganz Frankreich hervorrief und wie der Marineminister nicht weniger als sechs Panzerschiffe aussandte, um den frechen Deutschen zu fangen. Glücklicherweise gelang das nicht, aber da das Schiff nach einwöchentlichem Kreuzen im Dezember bei dem schweren Winterwetter endlich seine Kohlenvorräte erschöpft hatte und nach Vigo einlief um dieselben zu ergänzen, gesellte sich auch nach sechsunddreißig Stunden, durch den Telegraph herbeigerufen, eine französische Panzerfregatte zu ihm und eine zweite nebst einem Aviso kreuzte vor dem Hafeneingange. Dadurch war die „Augusta" für die letzten sechs Wochen des Krieges lahm gelegt. Immerhin hatte sie aber dem Feinde empfindlichen Schaden zugefügt und eine ganze Zahl Panzerschiffe in Atem gehalten, um unschädlich gemacht zu werden. Nach dem Kriege wurde die „Augusta" außer Dienst gestellt, um später verschiedene Reisen nach Ost- und Westindien zu machen.

Die „Viktoria", welche 1868/69 eine Reise nach Westindien machte, nachdem bereits vorher die „Augusta" dort gewesen, ist während des Krieges nicht in Dienst gewesen. Sie war 1875 bis 1877 auf Station in Westindien und liegt jetzt in Wilhelmshaven, wohin sie gehört, da unsere Schiffe auf die beiden Marinestationen Wilhelmshaven und Kiel verteilt sind.



Die deutsche Korvette Augusta, Kapitän Weickhmann, vor der Garonnemündung einen französischen Dampfer verbrennend.

Zu ersterem gehören die Panzerfregatten bis auf die drei Turmschiffe und Glattdeckskorvetten bis auf das Schulschiff „Nymphe".

Letzteres bildete mit ihrem kürzlich aus dem aktiven Dienst ausrangierten Schwesterschiffe „Medusa" die kleinste Klasse unserer Glattdeckskorvetten. Sie wurden Anfang des Jahres 1862 auf Stapel gesetzt, die „Nymphe" im Herbst 1863, die „Medusa" jedoch erst 1865 vollendet. Sie haben eine Länge von 56,8, bei einer Breite von 10 und einem Tiefgang von 4,5 Meter, 970 Tonnen Gehalt, eine Maschine von siebenhundert indizierten Pferdekräften bei einer Geschwindigkeit von 10 Knoten, vierzehn Geschütze (12 Zentimeter) und 190 Köpfe Besatzung.

Es ist nicht zu leugnen, daß die Schiffe sehr hübsch aussehen, sich auch als sehr gute Seeschiffe bewährt haben, indessen ist ihr gegenwärtiger Wert als Kriegsfahrzeuge sehr zweifelhaft. Sie genügen weder den Ansprüchen an Geschwindigkeit noch an Armatur, die man augenblicklich an hölzerne Korvetten stellen muß, und sind in den zwanzig Jahren, die seit ihrer Konstruktion verflossen, von den Fortschritten in Schiffbau und Artillerie vollständig überholt.

Wenn auch die „Nymphe" an dem Gefechte bei Jasmund verhältnismäßig lebhaften Anteil nahm, so konnte dies nur geschehen, weil die Dänen damals selbst keine schnelleren Schiffe und keine besseren Geschütze besaßen; für die Folge ist eine solche Beteiligung nicht möglich.

Seit 1875 werden sie deshalb als Schulschiffe für den zweiten Jahrgang der Schiffsjungen verwendet und wechseln sich darin ab. Die Jungen werden am 1. April eingeschifft, kreuzen zuerst in der Ostsee und gehen im Juli nach Westindien, von wo die Korvetten Ende September des nächstfolgenden Jahres zurückkehren. Für diese Zwecke eignen sich die Schiffe ganz vorzüglich.

Die Leistungen der „Nymphe" in dem dänischen Kriege sind bereits bei Beschreibung des Gefechts bei Jasmund erwähnt. Späterhin, im Jahre 1865, ging sie unter dem damaligen Korvettenkapitän Henk auf Station nach dem Mittelmeer, wurde aber im Frühjahr 1866 bei Ausbruch des preußisch-österreichischen Krieges zurückberufen und bei ihrer Ankunft in Bremerhaven Anfang Juli Flaggschiff der Nordseeflottille, als welches sie bis zum Friedensschluß fungierte.

1870 bei Ausbruch des Krieges wurde sie in Danzig, wo sie neue Kessel erhalten hatte, in Dienst gestellt unter Kommando des Korvettenkapitäns Weickhmann und führte gleich am ersten Tage, als sich die französischen Schiffe in der Bucht von Danzig zeigten, einen kühnen Koup aus, der, wenn er dem Feinde auch weniger materiellen Schaden zufügte, ihn doch in Schrecken versetzte und, wie aus dem Berichte des Admirals Bouet Willaumez hervorgeht, nicht wenig dazu beitrug, die Franzosen nervös zu machen und ihnen die Blockade der Ostsee sehr zu verleiden.

Am 22. August 1870 erschienen drei französische Panzer und ein Aviso bei Hela und legten sich in der Putziger Bucht vor Anker. Kapitän Weickhmann beschloß, ihnen sofort ein unangenehmes Willkommen zu bereiten, ließ abends die Hafensperre von Neufahrwasser beseitigen und ging $11^1/_2$ Uhr unter dem Schutze der Dunkelheit mit der „Nymphe" aus dem Hafen. Er erblickte gegen $1^1/_4$ Uhr

die feindlichen Schiffe, näherte sich ihnen, obwohl inzwischen der Mond aufgegangen war, im Schatten der Küste ungesehen, bis auf 1200 Meter und gab zwei konzentrierte Breitseiten auf sie ab. Dann lief er nach Neufahrwasser zurück, verfolgt von den Franzosen, die augenscheinlich unter Dampf gelegen und ihre Ankerketten bei dem Angriffe geschlippt hatten. Sie feuerten mit ihren Monstregeschützen auf das kleine Ding, wagten sich aber nicht zu weit in die Bucht und die „Nymphe“ erreichte ungefährdet wieder den Hafen.

Wenn dieser kecke Streich des kleinen Fahrzeuges auch, wie gesagt, den schweren Panzern wenig Schaden zufügen konnte, so jagte er ihnen doch einen heilsamen Schrecken ein, denn die französischen Schiffe wagten nicht wieder, in der Nähe unserer Küsten zu ankern und nach wenigen Wochen verließen sie die Ostsee, in der sie nichts ausrichten konnten und noch solchen nächtlichen Angriffen ausgesetzt waren.

Nach ihrem Abzuge wurde die „Nymphe“ außer Dienst und statt ihrer die „Augusta“ in Dienst gestellt, die sich besser zur Beunruhigung des Feindes eignete. Im Juli 1871 wurde sie jedoch aufs neue in Dienst gestellt, um statt der rückkehrenden „Medusa“ auf drei Jahre in den ostasiatischen Gewässern Station zu nehmen, ging im Juli dorthin ab und kehrte 1874 zurück. Von 1876—1877 war sie mit den Schiffsjungen in Westindien und macht diese Reisen jedes zweite Jahr.

Die „Medusa“ machte ihre erste Seereise im Frühjahr 1867 auf einigen Kreuztouren in der Ostsee mit dem dort zusammengezogenen Geschwader und ging im Spätherbst unter Kommando des Korvettenkapitäns Struben in Begleitung der „Hertha“ nach dem Mittelmeere. Beide Schiffe kehrten im Mai 1868 von dort nach der Ostsee zurück, wurden außer Dienst gestellt, die „Medusa“ jedoch Anfang September 1868 aufs neue ausgerüstet und im Oktober unter Kommando des Korvettenkapitäns Struben nach den ostasiatischen Gewässern entsandt, von wo sie im August 1871 zurückkehrte und einer gründlichen Reparatur unterzogen wurde.

1875 ging sie mit den Schiffsjungen nach Westindien, wurde aber im Frühjahr 1876 bei Ausbruch der türkischen Unruhen nach dem Mittelmeere gesandt, wo sie infolge des Konsulmordes in Salonichi stationierte, bis das Panzerübungsgeschwader dort anlangte.

Seitdem hat sie mit der „Nymphe“ für die längeren Schiffsjungenreisen abgewechselt, ist aber, wie bemerkt, jetzt ausrangiert.

Eine andere neuere Klasse unserer Glattdeckskorvetten sind die in Danzig erbauten Schwesterschiffe „Ariadne“ und „Luise“. Bei einer Länge von 64, einer Breite von 11 und einem Tiefgange von 5 Metern haben sie einen Gehalt von 1309 Tonnen, eine Maschine von 2100 indizierten Pferdekräften, machen 13 Knoten, sind mit zwei 17 Zentimeter und vier 15 Zentimeter Ringgeschützen bewaffnet, vollgetakelt und haben eine Besatzung von zweihundertdreißig Köpfen.

Beide Schiffe werden abwechselnd auf der Australischen und Ostasiatischen Station verwandt.

Schließlich bleibt unter den Glattdeckskorvetten noch die „Freya“ zu erwähnen. Das Verhältnis ihrer Breite zur Länge ist noch größer, als das der „Augusta“-Klasse, nämlich 1 : 7½, das man wählte, um sowohl dem Schiffe eine außergewöhnliche Geschwindigkeit, als auch größere Kohlenvorräte zu geben und es dadurch, wie die „Leipzig“-Klasse, zu wirksamen Kreuzern in Kriegszeiten zu machen, die sich überlegenen Kräften durch ihre Schnelligkeit entziehen, anderseits aber dem Feinde erheblichen Schaden zufügen können.

Die „Freya“, in Danzig von Holz erbaut und mit einer Maschine von 2700 indizierten Pferdekräften (Egells in Berlin) ausgerüstet, ist vollgetakelt und hat eine Geschwindigkeit von 15,4 Knoten unter voll Dampf erreicht. Sie ist 82 Meter lang, 10,9 Meter breit und hat einen Tiefgang von 5,6 Meter.

Ihre Bewaffnung und Besatzung sind dieselben wie bei der „Ariadne“-Klasse, der Tonnengehalt jedoch um 354 Tonnen (1663 statt 1309) größer, wodurch eben der Raum für eine bedeutendere Kohlenmenge gewonnen ist.

In See hat sich die „Freya“ sehr gut bewährt und wurde auf unsern verschiedenen Flottenstationen verwandt. Sie wird fortan als Schulschiff für die „Medusa“ eintreten.

Eine neue Klasse eiserner Glattdeckskorvetten sind: „Karola“, „Olga“, „Marie“ und „Sophie“, zwei ähnliche befinden sich noch im Bau. Die „Karola“-Klasse ist 69 Meter lang, 12,5 Meter breit, hat 5,6 Meter Tiefgang, 2169 Tonnen Deplacement (Gewicht des Wassers, welches das eingetauchte Schiff verdrängt). Der Boden der Schiffe ist mit Teakholz bekleidet und mit Zink beschlagen. Sie führen vier 15 Zentimeter und vier 8 Zentimeter gezogene Kanonen. Ihre Maschinenkraft ist 2200 Pferde, Bemannung 247 Mann, ihre Geschwindigkeit beträgt 14 Knoten. Die im Bau befindlichen werden drei Meter länger, aber der Zinkbeschlag scheint nicht die Erwartungen erfüllt zu haben, denn man will bei ihnen wieder auf die Kupferbekleidung zurückgehen.

Von den im Flottengründungsplan vorgesehenen zwanzig Korvetten sind mithin achtzehn fertig.

Die Kanonenboote.



Während der Napoleonischen Kriege zu Ende des vorigen und anfangs dieses Jahrhunderts hatte der große Kaiser auf dem Meere entschieden ebensoviel Unglück, wie Erfolg auf dem Lande. Die französischen Flotten wurden von den Engländern geschlagen, wo sie sich sehen ließen, und diese steten Niederlagen ließen einen Stachel im Herzen Napoleons zurück, dessen Schmerzen keine gewonnene Schlacht zu lindern vermochte.

Sein ganzes Streben war darauf gerichtet, dem verhaßten Albion einen tödlichen Streich zu versetzen und Rache für dessen furchtbare und konsequente Feindschaft durch eine Invasion zu nehmen.

Mit einer Flotte war das Unternehmen unausführbar. Die Engländer waren den Franzosen an Seetüchtigkeit und Artillerie zu sehr überlegen; sie bewachten die französische Küste auf ihren Geschwadern mit Argusaugen, hatten in Frankreich überall ihre Spione und zeigten sich von etwaigen Rüstungen stets unterrichtet.

Fulton bot Napoleon seine neue Erfindung der Dampfschiffe an, aber des Kaisers böses Geschick ließ ihn die Wichtigkeit derselben nicht erkennen, und er nannte Fulton einen Narren.

Dagegen suchte seine eiserne Energie nach andern Mitteln zur Ausführung seines Invasionsplanes. Die englische Flotte war machtlos, wenn ihr der Wind fehlte. Es galt, windstille Tage der guten Jahreszeit zu benutzen, um die Invasionsarmee über den an seiner schmalsten Stelle fünf Meilen breiten englischen Kanal

zu schaffen. Dazu bedurfte es nur flachgehender Fahrzeuge ohne besondere Seetüchtigkeit, die aber im stande waren, Truppen und Geschütze aufzunehmen und sich gleichzeitig durch Ruder fortbewegen ließen. Auf diese Weise entstanden die Kanonenboote.

Sie waren 25—28 Meter lang, so stark gebaut, um hinten und vorn ein Geschütz zu tragen, gingen nur 0,7—1 Meter tief und wurden durch dreißig bis vierzig Ruderer mit ziemlicher Geschwindigkeit durch das Wasser getrieben. Sie waren als Eskorte für die eigentlichen Transportboote bestimmt, welche die Landungstruppen aufnahmen, aber ebenfalls gerudert wurden.

Wie furchtbar ernst es Napoleon mit seinem Vorhaben meinte, ging daraus hervor, daß er während des Jahres 1805 nicht weniger als 80 000 Mann bei Boulogne zusammenzog und die notwendigen Vorbereitungen traf, um diese ganze Armee an einem günstigen Tage überzusetzen. Die Engländer verhehlten sich auch nicht die Besorgnis, welche ihnen die Absicht des Kaisers einflößte, und wer weiß, ob dieselbe nicht vollständig gerechtfertigt gewesen wäre, wenn nicht der ausbrechende Krieg mit Österreich Napoleon gezwungen hätte, die Truppen nach Deutschland zu werfen und die Invasion vorläufig aufzugeben. Späterhin hielten andere Ereignisse ihn von der Ausführung ab, und die Engländer kamen diesmal mit dem Schrecken davon.

Die Kanonenboote traten jedoch nun auch bei andern Völkern in die Reihe der Kriegsfahrzeuge ein, um namentlich zur Verteidigung der eigenen Küsten zu dienen und eventuell an windstillen Tagen auch große feindliche Kriegsschiffe weiter in See anzugreifen.

Man verbesserte sie mannigfach und gab ihnen namentlich die schwersten und weittragendsten Geschütze, welche existierten. Dadurch, sowie durch ihre Bewegungskraft in Windstillen wurden sie gefürchtete Gegner blockierender Flotten, und diese mußten sehr auf ihrer Hut sein. Durch ihre Kleinheit boten sie dem Feinde selbst nur eine sehr geringe Zielfläche, und wurden sie zu hart gedrängt, so konnten sie sich bei ihrem geringen Tiefgange auf flaches Wasser zurückziehen, wohin ihnen die großen Schiffe nicht zu folgen vermochten.

Seitdem spielten Kanonenboote in den Kriegen öfter eine hervorragende Rolle, namentlich 1830 während der Losreißung Belgiens von den Niederlanden. Als im Jahre 1848 die Blockade der deutschen Häfen durch dänische Schiffe uns zum erstenmale unsere Ohnmacht zur See zum beschämenden Bewußtsein brachte und im ganzen Lande der Ruf nach einer Flotte erschallte, wurden auch von uns Kanonenboote gebaut, weil ihre Konstruktion nur wenige Monate dauerte und man durch sie am frühesten in den Besitz maritimer Verteidigungsmittel gelangte.

Preußen baute deren sechsunddreißig, Schleswig-Holstein zwölf, und für die ehemalige deutsche Flotte wurden etwa dreißig angeschafft. Ihre Zeit war jedoch bereits vorüber; der Dampf wurde in den Marinen eingeführt und ihm gegenüber verloren Ruderboote ihren größten Wert.

Die Schleswig-Holsteiner erkannten dies bald; sie sahen, daß nur Dampfkraft und zwar die Schraube den Kanonenbooten ihre frühere Stärke wieder-

geben konnte, und sie erbauten im Jahre 1849 das erste Schraubenkanonenboot, das nach dem bekannten kühnen Freischarenführer „von der Tann" benannt wurde.

Das Experiment gelang vollständig und hat seitdem überall Nachahmung gefunden. Leider nahm der „von der Tann" ein frühzeitiges Ende. Nachdem er mutig die größten dänischen Schiffe angegriffen und ihnen verschiedene Gefechte geliefert hatte, wurde er in der Neustädter Bucht von dänischer Übermacht abgeschnitten. Lübeck verweigerte ihm den Einlauf in den Hafen von Travemünde, jedenfalls das beschämendste Beispiel unserer damaligen deutschen Zustände, und so sah sich der Kommandant gezwungen, das Fahrzeug, um es nicht in die Hände der Dänen fallen zu lassen, auf den Strand zu setzen und in Brand zu stecken. Hoffentlich ist die Zeit, wo Deutsche so schmachvoll gegen Deutsche verfahren konnten, fortan für immer begraben.

Die deutschen Ruderkanonenboote kamen nicht mehr in Aktion. Nach Auflösung der deutschen Flotte wurden die zu ihr gehörigen als Lastfahrzeuge für kommerzielle Zwecke verkauft. Es ging ihnen, wie so manchem edlen Schlachtroß, das als abgetriebener Mietgaul sein Ende findet. Sie waren aus freiwilligen Beiträgen des enthusiasmierten Volkes erbaut, um nach wenigen Jahren als Kohlenfahrzeuge Lasten zu schleppen.

Die preußischen existieren zum Teile noch, wenn auch nicht mehr als Kriegsfahrzeuge; 1864 wurden sie noch einmal in Dienst gestellt, um in den Rügenschen Innengewässern als schwimmende Batterien etwaige Landungsversuche der Dänen zu verhindern. Damit war aber auch ihre kriegerische Laufbahn für immer beschlossen, und allmählich verwandeln sie sich in Lastfahrzeuge für den Dienst in unsern Kriegshäfen. Von Dampfkanonenbooten schuf England während des Krimkrieges eine Flotte von einigen Hundert zum Angriff auf die von seichtem Wasser umgebenen russischen Festungswerke von Bomarsund, Sweaborg und den Alandsinseln. Sie thaten ihre Schuldigkeit, und die Plätze mußten kapitulieren.

Preußen folgte dem Beispiele in den Jahren 1859—1861, wenn auch nicht in so großartiger Weise, aber immerhin mit dreiundzwanzig, deren letzte beide jedoch mehrere Jahre auf Stapel blieben und erst 1865 vollendet wurden. Acht davon, die Kanonenboote erster Klasse: „Basilisk", „Blitz", „Kamäleon", „Komet", „Cyklop", „Delphin", „Drache", „Meteor", sind auf der Danziger Werft gebaut; die übrigen fünfzehn: „Fuchs", „Hai", „Habicht", „Hyäne", „Jäger", „Natter", „Pfeil", „Salamander", „Schwalbe", „Skorpion", „Sperber", „Tiger", „Wespe", „Wolf", auf Privatwerften.

Erstere von 38 Meter Länge, 7 Meter Breite, 2,5 Meter Tiefgang und 242 Tonnengehalt, erhielten eine Niederdruckmaschine von 250 indizierten Pferdekräften und eine Armatur von drei Geschützen, je eine gezogene 15 Zentimeter Kanone vorn und hinten und ein glattes achtundsechzigpfündiges Bombengeschütz in der Mitte, alle drei auf Rahmenlafetten. Diese Armatur ist neuerdings jedoch teils in eine 15 und zwei 12 Zentimeter, teils in zwei 12 Zentimeter und zwei 8 Zentimeter Geschütze abgeändert worden.

Die zweite Klasse von 33 Meter Länge, 6,7 Meter Breite, 2 Meter Tiefgang und 192 Tonnengehalt, hat eine Hochdruckmaschine von 220 indizierten Pferdekräften und eine Bewaffnung von einer 12 Zentimeter Kanone. Für die ersteren wurden die Maschinen aus England bezogen, für letztere im Inlande gebaut.

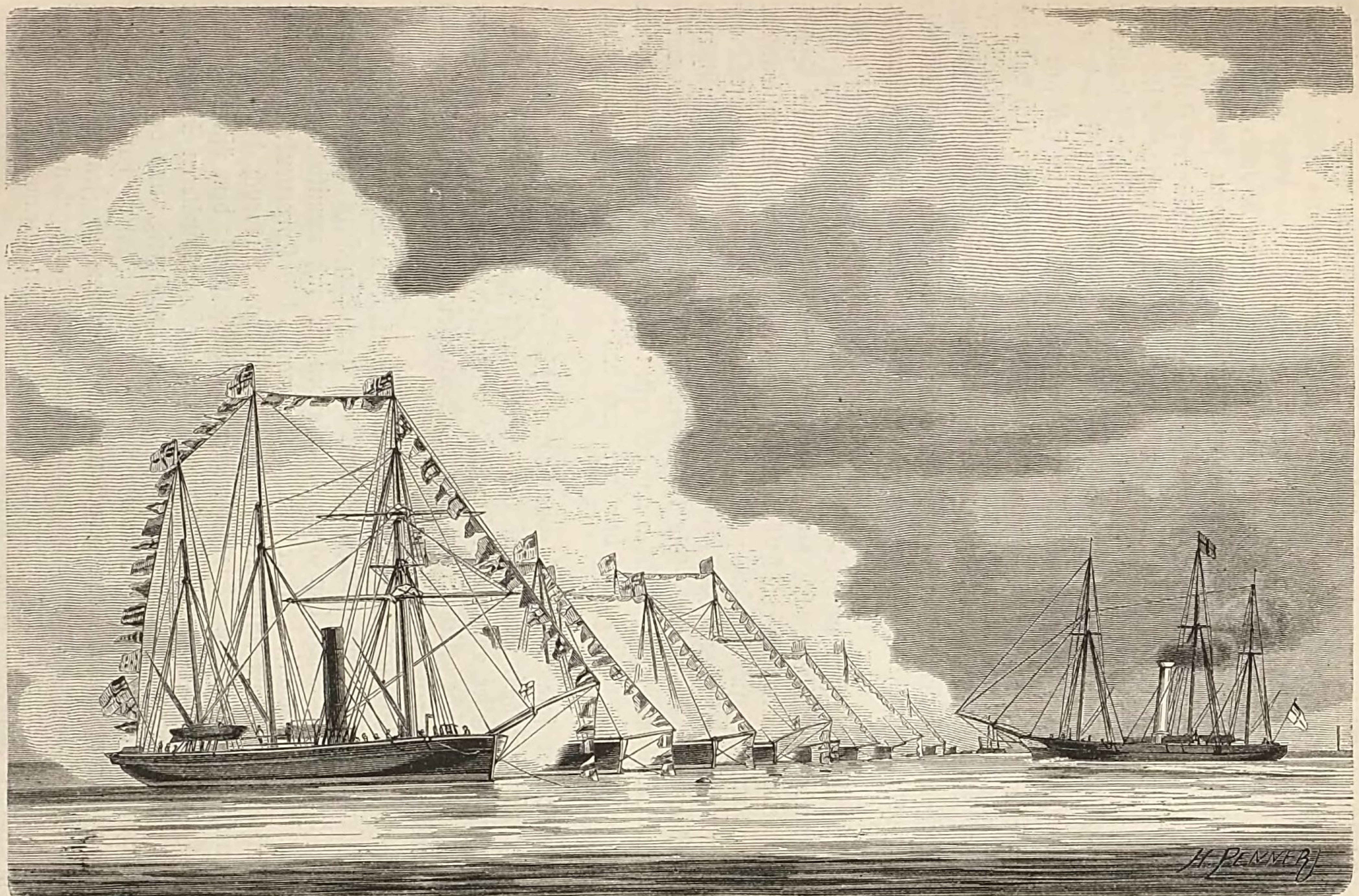
Um so kleinen Fahrzeugen die nötige Tragkraft für Maschine und Geschütze zu geben, mußten sie sehr stark konstruiert und die feinen Linien, welche gute Seeeigenschaft bedingen, teilweise geopfert werden. Der Tiefgang gestattete nur einen kleinen Durchmesser der Schraube, von dem die Geschwindigkeit abhängig ist, und sie wurden deshalb keine Schnellläufer. Immerhin brachten es die großen in ruhigem Wasser bis 9 und die kleinen bis zu 8½ Knoten. Vor elf Jahren war dies nun noch ansehnlich und genügte für die Zwecke der Küstenverteidigung, aber für eine Kriegführung auf hoher See, wie man anfangs gehofft, zeigten sie sich doch vollständig ungeeignet. Infolge ihres flachen Bodens rollten sie bei etwas bewegter See schon so heftig, daß sie ihre Geschütze gar nicht gebrauchen konnten und, von großen Schiffen verfolgt, unrettbar verloren gewesen wären.

Dies war auch die Hauptursache, weswegen unsere Kanonenboote während des letzten dänischen Krieges eine verhältnismäßig passive Rolle spielten. Sie durften sich nicht auf die hohe See wagen, weil die großen feindlichen Schiffe ihnen an Schnelligkeit überlegen waren und die bei etwas rauher See verteidigungslosen Fahrzeuge mit einer Breitseite in den Grund gebohrt hätten. Die Dänen ihrerseits hielten sich aber klugerweise fern von der Küste.

Dazu kam noch, daß auf den kleinen Booten alle Augenblicke etwas an den Maschinen in Unordnung und gar kein Verlaß auf dieselben war. Teilweise lag dies an den Maschinen selbst, teilweise aber auch an ihrer unrichtigen Behandlung seitens der Maschinisten, welche beim plötzlichen Ausbruche des Krieges in der Marine in der nötigen Zahl noch nicht vorhanden waren und deshalb angeworben werden mußten, ohne daß die Mittel gegeben waren, ihre Fähigkeiten eingehend zu prüfen. Angesichts dieser Thatsachen und der scharfen Bewachung seitens der Dänen, welche ihre schnellsten Fregatten auf der Westseite Rügens postierten, mußte auch davon Abstand genommen werden, die Kanonenboote nach Holstein oder Schleswig zu senden, wo sie allerdings von entscheidender Bedeutung gewesen wären.

Trotzdem leisteten sie im Kriege soviel sie irgend vermochten. Sie waren in vier Divisionen geteilt, deren jede aus einem Kanonenboote erster Klasse und vier resp. drei zweiter Klasse bestand. „Basilisk“ und „Blitz“ befanden sich nicht in der Ostsee; sie waren mit dem Aviso „Adler“ im Mittelmeere gewesen, als der Krieg ausbrach, und hatten sich in der Nordsee mit dem österreichischen Geschwader vereinigt; „Drache“ und „Meteor“, zwei andere der jetzt vorhandenen acht großen, waren damals noch nicht fertig.

Die Thätigkeit der ersten Division in dem Gefecht bei Jasmund ist bereits bei der Beschreibung des letzteren erwähnt. Es sei noch bemerkt, daß während des Gefechtes dem Boote „Hai“ etwas an der Maschine brach und es durch den „Sperber“ in die Rügenschen Gewässer bugsiert werden mußte, um nicht den Dänen in die Hände zu fallen.



Grille.

Die Kanonenbootflottille in Parade vor S. M. dem Kaiser.

Die dritte Division unter Kapitänleutnant Arendt hatte am 2. Juli ein dreiviertelstündiges Gefecht gegen die dänische Schraubenfregatte „Tordenskiold“ von vierunddreißig und gegen den Raddampfer „Hekla“ von sechs Geschützen. Die vier großen Kanonenboote waren inzwischen zu einer besondern Division zusammengezogen und die drei andern aus je fünf kleinen Booten formiert.

Die dritte Division war bei Dornbusch an der Westseite Rügens stationiert, als die Dänen an jenem Tage in Sicht kamen. Es war ruhige Witterung, Kapitänleutnant Arendt beschloß den Angriff und dampfte auf die feindlichen Schiffe zu. Anfänglich kamen sie ihm entgegen, bald jedoch drehten sie bei, und die Division war dadurch gezwungen, wenn sie sich schlagen wollte, sich fast drei Meilen von der Küste zu entfernen. Der Divisionskommandeur ließ sich dadurch nicht irre machen, setzte seinen Kurs fort und eröffnete das Feuer auf 2000 Meter gegen die Dänen. Diese erwiderten dasselbe teils mit Breitseiten, teils mit Einzelschüssen und machten etwa zehn Minuten darauf Miene, direkt auf die Kanonenboote loszugehen. Sie waren jedoch kaum 300 Meter näher gekommen, als sie sich wieder quer legten. Ihre Absicht, die Preußen zu schrecken, war mißlungen, die Division erwartete sie ruhig, und dies sowie die Wirkung ihrer 15 Zentimeter Geschütze mochte den Dänen bedenklich erscheinen. Man beschoß sich von beiden Seiten noch eine halbe Stunde lang, dann sah sich Kapitänleutnant Arendt gezwungen, sich langsam unter Land zurückzuziehen und das Gefecht abzubrechen, weil fünf seiner zehn Geschütze durch Springen der Verschlußthüren unbrauchbar geworden waren. Die 15 Zentimeter Kanonen der Marine waren damals mit Kolbenverschluß versehen und die ersten schweren Geschütze nach diesem Modell, dessen Prinzip sich nicht bewährte und das jetzt überall durch den Keilverschluß ersetzt ist.

Die Dänen folgten den Kanonenbooten nicht, sondern hielten nordwärts ab, und besondere Resultate scheint das Gefecht nicht gehabt zu haben, obwohl zehn bis zwölf Treffer auf preußischer Seite beobachtet wurden. Die Kanonenboote hatten gar nicht gelitten; nur war die Schanzkleidung des „Sperber“ durch Granatstücke etwas mitgenommen.

In der Nordsee nahmen „Basilisk“ (Korvettenkapitän Schau) und „Blitz“ (Kapitänleutnant Maclean) lebhaften Anteil an dem Seegefecht bei Helgoland am 9. Mai 1864. Wie schon bemerkt, befanden sie sich unmittelbar vor dem Kriege mit dem Radaviso „Adler“ unter Kommando des Korvettenkapitäns, jetzt Vizeadmirals Klatt, im Mittelmeere, und konnten vor Ausbruch desselben die Ostsee nicht mehr erreichen. Sie vereinigten sich deshalb mit dem österreichischen Geschwader, das unter Befehl des Kapitäns Tegetthoff, des späteren Siegers von Lissa, aus der Fregatte „Schwarzenberg“ von zweiundfünfzig, und der Fregatte „Radetzky“ von achtunddreißig Kanonen bestand. Der „Adler“ hatte sechs Geschütze, die beiden Kanonenboote jedoch nur zwei gezogene 15 Zentimeter. Das achtundsechzigpfündige Bombengeschütz war ihnen nicht mitgegeben, weil es auf einer so weiten Tour in der hohen See des Atlantischen Ozeans als zu schwer für die kleinen Fahrzeuge erachtet wurde.

Die Dänen stellten den fünf Schiffen der Alliierten mit sechsundneunzig Kanonen drei Schiffe, die Fregatten „Niels Juel“, „Jylland“ und die Korvette „Heimdal“ von zusammen einhundertvier Geschützen entgegen, so daß die Macht auf beiden Seiten ungefähr gleich war.

Tegetthoff suchte den Feind bei Helgoland auf, und um 2 Uhr begann der Kampf, der zwei Stunden dauerte und von beiden Seiten mit größter Bravour geführt wurde. Das Feuern begann auf 2000 Meter Entfernung, die sich jedoch allmählich verringerte und schließlich nur noch 2—300 Meter betrug. Tegetthoff versuchte den „Niels Juel“ zu entern, aber dieser wich durch geschickte Manöver aus, und es blieb bei dem Feuergefecht. Eine unglücklich springende Granate steckte den Vortop des „Schwarzenberg“ bereits um 2¾ Uhr in Brand, und obwohl die brennende Fregatte mit ungeschwächter Energie noch dreiviertel Stunden den Kampf fortsetzte, mußte sie um 3 Uhr 30 Minuten sich zurückziehen. Die Dänen folgten und versuchten dabei das Kanonenboot „Basilisk“ abzuschneiden. Die führende Fregatte „Niels Juel“ hatte sich ihm schon bis auf 700 Meter genähert, und jeder glaubte, daß das Boot verloren sei, als erstere plötzlich ihre Fahrt hemmte. Einige wohlgezielte 15 Zentimeter Granaten, von denen eine anscheinend das Ruder zerschmetterte, hatten sie kampfunfähig gemacht. Die Dänen hielten mit der Verfolgung inne, und kurz darauf sah man den „Niels Juel“, von der „Jylland“ ins Schlepptau genommen, sich entfernen.

Während das feindliche Geschwader nordwärts steuerte, konnten die Österreicher unbehelligt unter Helgoland laufen, dort den Brand des „Schwarzenberg“ löschen und noch in derselben Nacht nach Kuxhaven zurückgehen.

Wie hartnäckig in der zweiten Stunde gekämpft wurde, erhellt aus den Verlusten, von denen namentlich der „Schwarzenberg“ betroffen war. Sein Rumpf hatte 190 Kugellöcher, ein Offizier und dreißig Mann tot, fünfzig Mann waren schwer und dreiundzwanzig leicht verwundet. Auf dem „Radetzky“ waren ein Kadett und zwei Mann tot und zweiundzwanzig Mann verwundet. Die preußischen Fahrzeuge hatten weder Tote noch Verwundete. Dies erklärt sich daraus, daß die Dänen vollauf zu thun hatten, um den kühnen Tegetthoff von sich abzuhalten, und deshalb ihr Feuer fast auf ihn allein konzentrierten, ohne von den Preußen viel Notiz zu nehmen, mit denen sie nach Überwältigung des „Schwarzenberg“ leichtes Spiel gehabt hätten. Indessen war diese Ansicht doch eine irrige, denn der „Basilisk“ machte ihnen einen unangenehmen Strich durch die Rechnung und zwang sie zur Umkehr.

Sie gaben ihre Verluste auf vierzehn Tote und dreißig Verwundete an, es ist jedoch wahrscheinlich, daß sie mehr gelitten, denn der „Niels Juel“, das führende Schiff, auf das wieder die Alliierten hauptsächlich ihre Feuer gerichtet, war ebenso arg mitgenommen wie der „Schwarzenberg“.

Unmittelbar vor Abschluß des Friedens spielte das Kanonenboot „Blitz“ noch bei Einahme der friesischen Inseln Sylt, Föhr und Amrum eine sehr thätige Rolle. In den dortigen Binnengewässern befand sich der während der Krieges vielgenannte Kapitänleutnant **Hammer** mit einer dänischen Flottille von zwei kleinen Dampfern, sechs Ruderkanonenjollen mit je einem Sechzigpfünder

armiert, 12 Zollkuttern, einigen Transportfahrzeugen und mehreren, von Hammer gemachten Prisenschiffen.

Es waren bereits Gerüchte von Waffenstillstand im Umlauf, und die österreichische Flotte wollte vorher das letzte Stück schleswigscher Lande, wo noch die dänische Herrschaft galt, in deutsche Hände bringen.

Vom 12. bis 18. Juli wurden die friesischen Inseln ohne Blutvergießen von österreichischen Seeleuten und von Landtruppen, welche auf Booten von der schleswigschen Küste herüberkamen, besetzt. Hammer, welcher sich mit seinen Fahrzeugen in die flachen Gewässer nordwärts von Wyk auf Föhr zurückzog, war zwar vollständig eingeschlossen, konnte aber von den Geschützen der alliierten Flottille, die einen zu großen Tiefgang hatte, nicht erreicht werden und wies daher jede Aufforderung, sich zu ergeben, zurück. Die Zeit drängte, da der Waffenstillstand vor der Thüre stand, und deshalb versuchte der „Blitz“ am 19. abends sein Möglichstes, um den Dänen, welche ebenfalls wegen des flachen Wassers nicht weiter nordwärts zurück konnten, näher zu kommen.

Dank der soliden Bauart des Kanonenbootes, dessen Boden es nicht schadete, wenn es einmal mit voller Fahrt auf den Grund lief und sich ein paar hundert Fuß weit mit voller Maschinenkraft mehrere Zoll durch den Sand wühlen mußte, gelang es Kapitänleutnant Maclean, sich während der Nacht 700 Meter weiter nördlich zu arbeiten, so daß er nur noch 2600 Meter von den Dänen entfernt war und am anderen Morgen diese mit seinen gezogenen 15 Zentimeter Kanonen beschießen konnte.

Es kam jedoch nicht dazu. Hammer sah selbst ein, daß er verloren war, ging noch in der Nacht des 19. Juli auf einem seiner kleinen Dampfer an Bord des „Blitz“, und ergab sich mit allen seinen Fahrzeugen an den Kommandanten desselben.

Am 20. begann endlich die erwartete Waffenruhe, welche dem Frieden vorherging, für Hammer einen Tag zu spät. Jedenfalls war es aber dem „Blitz“ zu danken, daß die Flottille genommen wurde, und unsere Kanonenboote haben deshalb im Kriege von 1864 nach allen Richtungen hin wesentliche Dienste geleistet und ihre Schuldigkeit gethan.

Seit jener Zeit haben sie bedeutend von ihrer militärischen Wichtigkeit eingebüßt, obwohl sie während des letzten Krieges doch sehr nützlich waren und eines derselben, der nach den westindischen Gewässern detachierte „Meteor“, sich durch seinen siegreichen Kampf gegen den bedeutend größeren und schnelleren Aviso „Bouvet“ einen hellklingenden Namen in Deutschland erwarb. Sowohl dieses Gefecht wie der nächtliche Angriff der „Nymphe“, der kühne Kreuzzug der „Augusta“ und die Attacke der „Grille“ zeigte, daß es den deutschen Seeleuten und ihren Führern nicht an Mut fehlt, ohne Zögern gegen Übermacht zu kämpfen, wenn dabei nur ihre eigenen Schiffe in das Spiel kommen und durch den eventuellen Untergang nicht höhere Zwecke geschädigt werden können.

Das Kanonenboot „Meteor“ unter Führung des Kapitänleutnants, jetzigen Kapitäns zur See Knorr war im Herbst 1869 nach Westindien als Stationsschiff entsandt. Seine Bewaffnung bestand aus drei Geschützen (ein 15 Zentimeter, zwei 12 Zentimeter), und seine Besatzung zählte fünfundsechzig Köpfe.

Trotz dieser geringfügigen Stärke leistete der „Meteor“ dort die ersprießlichsten Dienste, und die Umsicht und Energie seines Kommandanten flößten den Regierungen der halbzivilisierten Staaten in Zentralamerika und Westindien einen solchen Respekt ein, daß bei den dortigen häuslichen Wirren, die chronisch zu sein scheinen, die Deutschen unbehelligt blieben und die ihnen früher zugefügten Beleidigungen redressiert wurden.

Die Nachricht von dem Ausbruche des Krieges fand den „Meteor“ in Venezuela, von wo er nach Havana abging. Dort gesellte sich der französische Aviso „Bouvet“ zu ihm.

Dies Fahrzeug hat eine ungefähr gleiche Bewaffnung wie der „Meteor“, ist ihm aber an Schnelligkeit, Größe und Besatzung überlegen. Er führt ein 16 Zentimeter und zwei 12 Zentimeter Geschütze, hat eine Maschine von hundertdreißig Pferdekraft und fünfundachtzig Mann Bemannung gegen achtzig Pferdekraft und fünfundsechzig Mann des „Meteor“. Trotz dieser Überlegenheit beschloß Kapitänleutnant Knorr den „Bouvet“ anzugreifen, sobald sich Gelegenheit dazu bieten würde.

Am 8. November 1870 verließ letzterer den Hafen, und der „Meteor“ folgte ihm nach Ablauf der von den Neutralitätsgesetzen vorgeschriebenen vierundzwanzig Stunden, um ihn aufzusuchen. Gegen Mittag fand er das feindliche Fahrzeug und ging mit vollem Dampf auf dasselbe los. Das Gefecht begann gegen zwei Uhr und wurde von dem „Bouvet“ eröffnet. Der „Meteor“ erwiderte das Feuer erst auf 800 Meter Entfernung. Die beiden Fahrzeuge näherten sich dann mit entgegengesetztem Kurse schnell bis auf 2—300 Meter; dann kam der „Bouvet“ mit vollem Dampf gerade auf den „Meteor“ los.

Seine Absicht war unzweifelhaft eine kühne, er wollte, weil er so bedeutend größer war, das Kanonenboot in den Grund laufen. Dieses erkannte jedoch noch rechtzeitig die drohende Gefahr und vereitelte durch ein geschicktes Manöver die Absicht des Feindes, wenngleich ein Zusammenstoß doch nicht gänzlich zu vermeiden war und dieser dem „Meteor“ argen Schaden zufügte.

Der Vordersteven des „Bouvet“ fuhr hart an der Schiffsseite des „Meteor“ entlang, faßte dabei die Mündungen der beiden fertig zum Feuer und ausgerannt stehenden Geschütze, schob sie vor sich her und machte sie für den Augenblick gefechtsunfähig. Kranbalken und die stärkere Bemastung des Franzosen rissen die Fockraa des „Meteor“ wie seine Boote herunter und brachen ihm den Groß- und Besanmast. Gleichzeitig erhielt das Kanonenboot aus den Toppen und dem Deck des so viel höheren „Bouvet“ Gewehrfeuer, das zwei Mann tötete und einen schwer verwundete, und von den Deutschen nur unvollkommen erwidert werden konnte, weil die feindlichen Schützen, welche soviel höher und versteckt waren, in dem kurzen Augenblick des Zusammenstoßes schwer zu sehen waren.

Der Besan- wie der Großmast fielen beide nach Steuerbord über Bord; letzterer schwankte eingeknickt eine Zeitlang hin und her und wurde durch ein absichtliches Manöver des Kapitänleutnants Knorr zum Fallen nach dieser Seite gebracht, um nicht auf die beiden an Backbord ausgerannten hinteren Geschütze zu fallen und sie gefechtsunfähig zu machen, da auf diesen jetzt die Rettung des

„Meteor“ beruhte, namentlich wenn, wie zu befürchten stand, durch das über Bord hängende Tauwerk die Schraube unklar werden sollte.

Der Augenblick war für den „Meteor“, der in der ziemlich hohen See und nach Verlust der sonst ein Gegengewicht bildenden Masten noch viel schlimmer als sonst schlingerte, während der so viel größere und anders gebaute „Bouvet“ fast ruhig lag, ein höchst kritischer.

Glück und Geschicklichkeit beseitigten jedoch die Gefahr, der „Bouvet“ ließ den Moment ungenützt vorüber gehen, der „Meteor“ konnte, ehe die Schraube unklar wurde, noch so weit drehen, daß seine fertigen Backbordgeschütze Richtung auf den Feind bekamen und feuern konnten, und dieser Umstand verschaffte dem Kanonenboote den Sieg.

Eine seiner Granaten traf einen Kessel des „Bouvet“, was man an dem ausströmenden Dampf sehen konnte, und machte ihn dadurch gefechtsunfähig. Der „Meteor“ suchte nun sich dem Feinde zu nähern, um ihn zu nehmen, als leider durch die über Bord hängende Takelage die Schraube unklar wurde und die Maschine stoppen mußte.

Den durch das Klaren entstehenden halbstündigen Aufenthalt benutzte der „Bouvet“, um Segel zu setzen und nach dem Hafen von Havana zu fliehen. Wegen Verlustes seiner Takelage mußte der „Meteor“ leider warten, bis die Maschine wieder in Thätigkeit treten konnte. Als er dann die Verfolgung mit vollem Dampf wieder aufnahm und sich so weit genähert hatte, daß seine Geschütze den „Bouvet“ fast erreichten, zeigte ein zwischen ihm und dem „Bouvet“ abgefeuerter Schuß der spanischen Dampfkorvette „Hernando Cortez“ dem Kanonenboote an, daß der Feind sich innerhalb der Neutralitätsgrenze befinde, und so entging der letztere leider dem Genommenwerden.

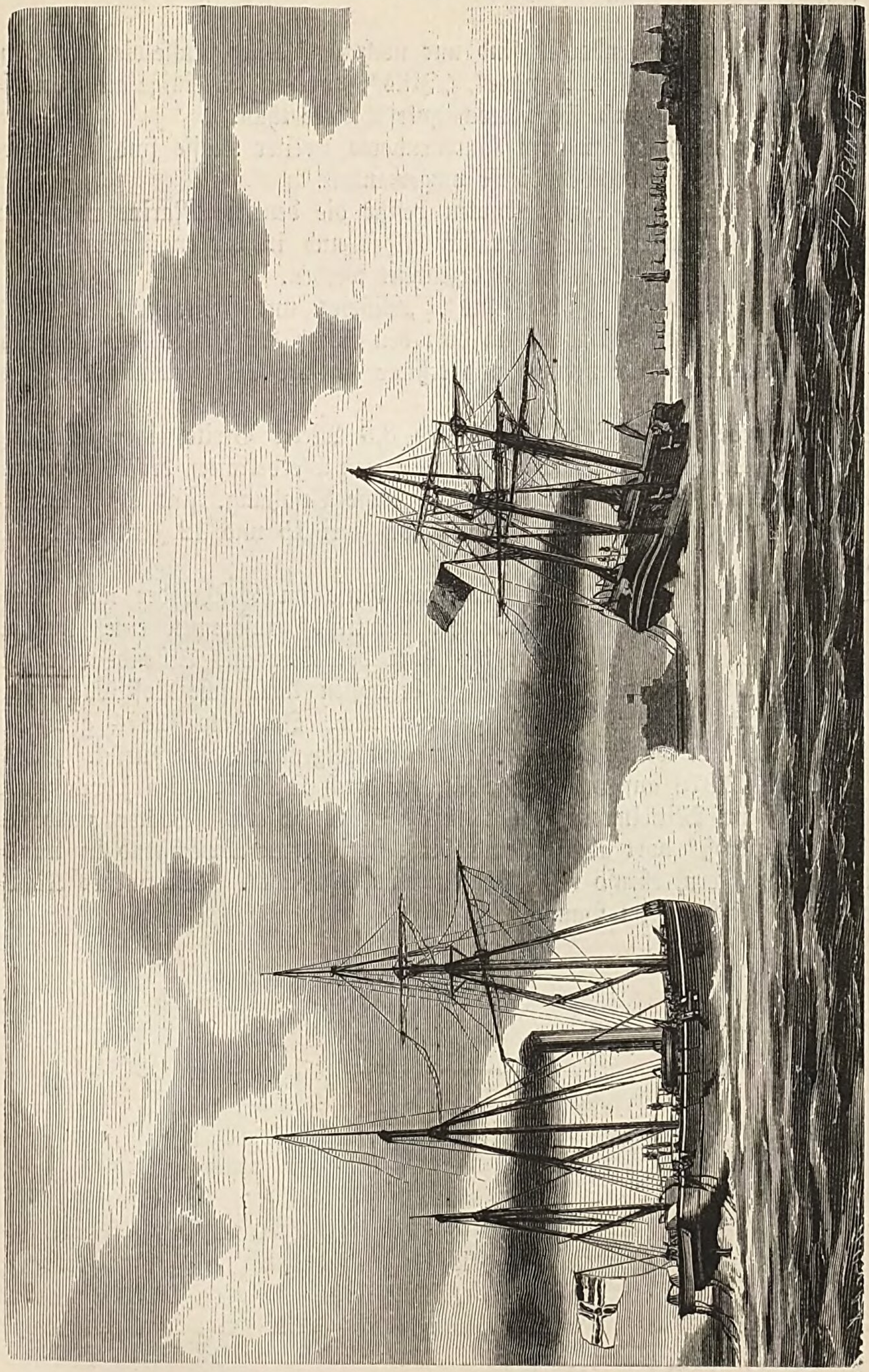
Immerhin aber war das Gefecht für die deutsche Marine ein sehr ruhmreiches und zeigte das Wollen und Können unserer Seeleute, wenn die Verhältnisse nicht gar zu ungünstig gegen sie sprechen.

Die Reparatur des „Meteor“ dauerte ziemlich lange, weil, wahrscheinlich auf französischen Betrieb, die Beschaffung der Masten und Boote auf jede Weise erschwert wurde. Inzwischen erhielten die Franzosen auch bedeutende Verstärkung, und so blieb der „Meteor“, der gewiß das Mögliche geleistet, bis zum Frieden in Havana liegen.

Nach Abschluß desselben kehrte er in die Heimat zurück.

Er stationierte dann noch zwei Jahre im Mittelmeere, war dann aber aufgebraucht und wurde durch einen neuen eisernen „Meteor“ ersetzt, ebenso wie der „Blitz“ und „Cyklop“. Die Ersatzboote sind jedoch größer gemacht. Sie sind 4,3 Meter länger und 0,65 Meter breiter als die alten, haben infolge dessen 62 Tonnen mehr Gehalt und die Maschine ist um hundert indizierte Pferdekräfte stärker als bei den alten, um sie sicherer nach dem Mittelmeere oder Ostasien zu schicken, wo beständig je eins derselben stationiert.

Da eine Reise nach China für ein so kleines Fahrzeug aber immerhin gefährlich ist, so bleibt das betreffende Kanonenboot (gegenwärtig der neue



Meteor. Bouvet.

Der Kampf zwischen „Meteor“ und „Bouvet“ auf der Reede von Havana.

„Cyklop") dort, bis es aufgebraucht ist, und nur die Besatzung wechselt alle zwei Jahre.

Von den alten Kanonenbooten sind nur noch fünf erster Klasse diensttauglich, „Cyklop", „Drache", „Wolf", „Hyäne", „Iltis", von welchen einige als Vermessungsfahrzeuge in Nord- und Ostsee noch gute Dienste thun.

Die wenigen noch vorhandenen Kanonenboote zweiter Klasse sind zu Fahrzeugen für den Hafen- und Werftdienst umgewandelt.

Außer den genannten Kanonenbooten besitzt die deutsche Marine noch vier größere, die eine besondere Klasse für sich bilden und in der englischen Marine als Depeschenschiffe (dispatch vessels) bezeichnet werden.

Sie heißen „Albatroß", „Nautilus", „Möwe" und „Habicht", und sind hauptsächlich für Ostasien bestimmt, um dort den Schutz der Handelsmarine gegen chinesische Seeräuber zu übernehmen und letztere in ihre Schlupfwinkel verfolgen zu können.

Sie haben bei 32,6 Meter Länge und 8,3 Meter Breite einen Tiefgang von 3,5 Meter, eine Maschine von sechzig indizierten Pferdekräften bei 10,5 Knoten Fahrt, 600 Tonnen Gehalt, fünfundneunzig Köpfe Besatzung, sind als Schonerbarks getakelt und führen eine Bewaffnung von zwei 15 und 12 Zentimeter Geschützen.

Der „Albatroß" machte 1872—73 eine Reise im Geschwader nach Westindien und Südamerika, kreuzte dann mit Nautilus" zusammen eine Zeitlang an der nördlichen Küste Spaniens, als dort der Leutnant Schmidt von den Karlisten ermordet war und beide Schiffe beschossen karlistische Positionen, von denen, wenn auch erfolglos, auf sie gefeuert war. Im Jahre 1874 ging der „Albatroß" nach dem Mittelmeere und kehrte im folgenden Jahre zurück. „Nautilus" begab sich 1876 auf zweijährige Station nach Ostasien, blieb jedoch zuvor einige Monate im Mittelmeer in den türkischen Gewässern. Später wurde er durch den „Albatroß" dort abgelöst und beide stationieren abwechselnd in transatlantischen Gewässern, ebenso wie „Möwe" und „Habicht". Ein fünftes Kanonenboot dieser Klasse ist im Bau.

Die Avisos.



Von dieser hauptsächlich für Rekognoszierungs- und Depeschendienst bestimmten Klasse von Fahrzeugen besitzt unsere Marine bis jetzt sechs: „Loreley“, „Falke“, „Pommerania“, „Pfeil“, „Blitz“ und „Zieten“, wozu noch in Kriegszeiten die kaiserlichen Jachten „Grille“ und „Hohenzollern“ treten. Ein früherer Aviso, der „Adler“, ist seit 1877 als kriegsunbrauchbar aus der Liste der Marine gestrichen, verdient aber deshalb Erwähnung, weil er Gefechte mitgemacht hat.

Er war ursprünglich und bis zum Jahre 1848 königliches Postdampfschiff, ist von Eisen gebaut und ein Raddampfer von ähnlicher Größe wie die „Nymphe“.

Während des ersten dänischen Krieges wurde er von der Post der Marine zur Disposition gestellt und bestand 1849 bei Brüsterort unweit Pillau mit der die Danziger Reede blockierenden dänischen Segelbrigg „St. Croix“ ein Gefecht, das jedoch von seiner Seite abgebrochen werden mußte, da eine feindliche Kugel in den Radkasten schlug und gleichzeitig in die Eisenwand des Schiffes ein so großes und unregelmäßiges Loch riß, daß es sich nicht stopfen ließ und bei aufkommendem Seegange das Schiff zum Sinken gebracht hätte. Kommodore Schröder, welcher sich auf dem „Adler“ befand, mußte deshalb bei der auffrischenden Brise in den Danziger Hafen zurückkehren. Das Gefecht kostete auf preußischer Seite außerdem einen Toten: ein dänisches Geschoß riß dem Bootsmann ein Bein ab, infolge dessen er starb.

Nach dem Kriege wurde der „Adler" an die Post zurückgegeben und nahm seine regelmäßigen Fahrten zwischen Stettin und Petersburg wieder auf. Als 1862 nach Vollendung der Ostbahn diese Seepostverbindung einging, übernahm die Marine das Schiff zum zweitenmale und zwar definitiv als Aviso. Nachdem es in Danzig für diese Zwecke eingerichtet und mit vier Geschützen armiert war, trat es im Jahre 1863 in Begleitung der beiden Kanonenboote „Blitz" und „Basilisk" eine Reise nach dem Mittelmeer an. Der Ausbruch des dänischen Krieges rief die drei Fahrzeuge zurück, und es war dem „Adler" vorbehalten, zum zweitenmale gegen die Dänen zu kämpfen und einen ruhmvollen Anteil an dem Gefechte bei Helgoland zu nehmen, ohne daß er jedoch dabei Schaden gelitten hätte. Merkwürdigerweise hatte der Kommandant, damaliger Korvettenkapitän Klatt, auch das Gefecht bei Brüsterort als Leutnant auf dem „Adler" mitgemacht.

Nach dem Friedensschlusse wurde das Schiff in Danzig außer Dienst gestellt und lag an der dortigen Werft bis zum Sommer 1868, um dann an Stelle der in Reparatur liegenden Jacht „Grille" zur Disposition des Königs und der königlichen Prinzen zu stehen.

Während des französischen Krieges befand sich der „Adler" als Flaggschiff des Kontreadmirals Heldt in Kiel und wurde 1871 nach Wilhelmshaven zur Außerdienststellung geschickt. Dort hat er Hafendienst versehen, auch einige Jahre als Schulschiff zur Ausbildung von Maschinenpersonal gedient, ist dann aber ausrangiert.

Die „Loreley" ist bereits die zweite ihres Namens. Die erste war ein hölzernes Radschiff, wurde 1858—59 in Danzig erbaut, stand an Größe den Kanonenbooten gleich, hatte aber eine stärkere Maschine von 120 Pferdekraft und eine Geschwindigkeit von 10 Knoten.

Ihre Beteiligung am Gefecht bei Jasmund ist bereits erwähnt. Vorher war sie während des französisch-italienischen Krieges zum Schutze deutscher Unterthanen im Mittelmeer stationiert. Während des Krieges von 1866 gehörte sie zur Nordseeflottille und beteiligte sich hervorragend an der Überrumpelung von Stade. Sie brachte einen Teil des Kranachschen Bataillons von Harburg dorthin, und ein Detachement ihrer Heizer und Matrosen sprengte unter Führung ihres Kommandanten, des damaligen Kapitänleutnants Ratzeburg, die Festungsthore und drang zuerst in die Stadt ein. Bis 1869 war sie dann in der Nordsee stationiert und diente zu Vermessungszwecken. Da sich inzwischen herausstellte, daß sie im Holze faul war, wurde sie aus der Schiffsliste gestrichen und für ihre noch intakte Maschine in Wilhelmshaven als erstes Schiff eine andere „Loreley", aber von Eisen gebaut, und 1872 vollendet.

Der „Falke" war ursprünglich ein holländischer Kauffahrteidampfer. Er besitzt eine starke Maschine und eine Schnelligkeit von 14 Knoten. Er wurde während des französischen Krieges 1870 gekauft und kam, indem er die Blockade brach, im September wohlbehalten in Wilhelmshaven an, um mit der „Grille" Avisodienste zu thun. Er wurde wie „Loreley" mit zwei gezogenen 12 Zentimeter Kanonen armiert und war damals unser schnellster Aviso.

In den spätern Jahren begleitete er als Aviso die Übungsgeschwader, blieb aber 1877 bis Ende des Jahres in den türkischen Gewässern und kehrte dann nach Wilhelmshaven zurück.

Die „Pommerania“ war ebenfalls ursprünglich preußisches Postschiff und ging 1870 in den Besitz der Marine über.

Die neuen Avisos „Blitz“ und „Pfeil“ sind die ersten nur aus Stahl gebauten Schiffe der deutschen Marine, welches Material wegen seiner Vorzüge das Eisen zu verdrängen beginnt. Sie haben 74,7 Meter Länge, 9,9 Meter Breite, 1382 Tonnen Deplacement, 2700 Pferdekräfte, machen 15—16 Knoten und besitzen eine Bewaffnung von einem 12 Zentimeter und vier 8 Zentimeter gezogenen Geschützen. Ihr Bug ist vorstreckend (Rammbug) und unter ihm befindet sich ein Lancierrohr für Fischtorpedos. Der „Zieten“, von dem später noch die Rede sein wird, war ursprünglich als Torpedofahrzeug gebaut, hat sich jedoch als solches nicht bewährt.

Die kaiserlichen Jachten „Grille“ und „Hohenzollern“.

Die „Grille“ ist unstreitig eins der schönsten Fahrzeuge der Marine, und ihr Konstrukteur Normand in Havre hat es verstanden, die ihm gestellte Aufgabe in jeder Beziehung zu lösen. Mit den feinsten Linien und den zierlichsten Formen verbindet sie eine Geschwindigkeit, die noch jetzt groß genannt werden muß, vor zweiundzwanzig Jahren aber, als sie erbaut wurde, eine ganz außergewöhnliche war. Die „Grille“ machte damals 15 Knoten und wurde deshalb allgemein bewundert, Jetzt läuft sie, wie dies stets der Fall, wenn die Schiffe älter werden und infolge dessen ihre ursprünglichen Formen etwas verändern, zwar einen halben bis drei viertel Knoten weniger, darf aber immer noch als schnelles Schiff gelten.

Um ihr bei möglichst leichtem und elastischem Bau, welcher für große Geschwindigkeit notwendig ist, dennoch die erforderliche Stärke und Widerstandsfähigkeit zu geben, bekam sie nur so viele Inhölzer, als nötig war, um die Form des Schiffes zu bestimmen, wurde im übrigen aber aus Mahagoniplanken diagonal gebaut, wie dies bei den Booten beschrieben ist, und erhielt über die beiden Diagonallagen noch eine horizontale Außenhaut.

Diese Bauart hat sich vorzüglich bewährt; das Schiff ist während der zweiundzwanzig Jahre seines Lebens sehr viel in Dienst gewesen, hat allerlei Fährlichkeiten bestanden, ist verschiedene Male mit Heftigkeit auf den Grund gestoßen, ist selbst mit schweren Geschützen armiert worden, wofür es durchaus nicht bestimmt war, hat trotzdem aber in seiner Konstruktion nicht gelitten. Es fanden sich anfangs 1868 unter den Kesseln zwar viele faule Stellen, so daß das Fahrzeug in Danzig einer gründlichen Reparatur unterzogen werden mußte, allein dies hat nichts mit der Bauart zu thun, sondern ist eine natürliche Folge davon, daß der Schiffsboden unter den Kesseln auf kleinen Schiffen gänzlich von der frischen Luft abgeschlossen und deswegen eher als andere besser ventilierte Teile der Fäulnis ausgesetzt ist.

Die „Grille“ besitzt eine Länge von 52,4, eine Breite von 7,4 und einen Tiefgang von 2,9 Metern. Ihre Maschine hat hundertsechzig Pferdekraft, und

ihr Gehalt beläuft sich auf 493 Tonnen. Da sie ein Lustfahrzeug für die kaiserliche Familie sein soll, harmoniert natürlich ihre innere Einrichtung auch mit ihrer äußeren Erscheinung und bietet einen so eleganten Komfort, als dies die Verhältnisse an Bord irgend zulassen.

Der Kaiser selbst hat das Fahrzeug wenig benutzt, desto mehr aber die Kronprinzliche Familie, und die Kronprinzessin als Tochter Großbritanniens hat eine besondere Vorliebe, sich mit der leichten schlanken „Grille" auf den kristallenen Fluten des Meeres zu schaukeln, dem ihr erstes Vaterland seine Größe zu danken hat und das hoffentlich auch der Quell für die Macht und den Wohlstand ihrer jetzigen Heimat werden wird.

Das Schiffchen hat sich bereits vielfach umhergetummelt in der Ost- und in der Nordsee, selbst im Mittelmeer, und sich auch als prächtiges Seeschiff bewährt, das keinen Sturm zu scheuen braucht. Aber es hat sich auch im Kriege von 1864 einen historischen Namen errungen und unter Führung eines königlichen Prinzen sich stundenlang mit einem dänischen Linienschiffe und einer Fregatte geschlagen.

Es war am 14. April jenes Jahres, als der Prinz-Admiral Adalbert, welcher seit kurzem den persönlichen Befehl über das preußische Ostseegeschwader übernommen hatte, mit der „Grille", der „Arkona", „Nymphe" und fünf Kanonenbooten von Swinemünde aus in See ging, um zu rekognoszieren. Während die letzgenannten Fahrzeuge vor der Swinemünder Bucht zwischen der Greifswalder Oie und Swinshoofd kreuzten und die „Nymphe" bei dieser Gelegenheit einen dänischen Dampfer jagte, den sie auf der Oderbank auf Beobachtungsposten fand, steuerte die „Grille" allein nordwärts. Bei Jasmund fand sie das Linienschiff „Skiold" und die Fregatte „Själland" und engagierte sie sofort.

Es ist wohl noch nicht in der Geschichte dagewesen, daß eine mit zwei Geschützen armierte Lustjacht 10 Meilen weit vom Hafen den Feind aufgesucht und zwei so schwere Schiffe von zusammen 110 Kanonen angegriffen hat. Wenn auch der Prinz wußte, daß sein Schiffchen die größte Geschwindigkeit besaß, so vollführte er damit doch ein kühnes Wagstück, das mit Recht allgemeine Bewunderung erregte. Wie leicht konnte eins der dänischen gezogenen Geschosse das schwache Boot treffen und dessen teilweise über Wasser liegende Maschine unbrauchbar machen, wenn dieselbe auch mit Ketten und Hängematten so gut wie möglich gepanzert war.

Die Dänen kanonierten mit Breitseiten nach Herzenslust und gaben viele Hunderte von Schüssen auf das verwegene kleine Ding ab, das mit halber Kraft gehend dennoch leichtfüßig vor den beiden Kolossen hertänzelte. Bald beschrieb es eine Acht, bald einen Kreis und hielt sich dabei immer auf 2500 Meter Entfernung, um langsam etwa dreißig Schuß aus seinen beiden gezogenen 12 Zentimeter Kanonen zu feuern, von denen zwei Treffer beobachtet wurden.

Man kann sich denken, wie es die Dänen erbittert haben muß, von einem so winzigen Feinde in dieser Weise belästigt zu werden, und daß sie alles mögliche thaten, sich seiner zu entledigen. Ihre Breitseiten hatten jedoch nicht die gehoffte Wirkung. Wenngleich verschiedene Granaten neben und über der „Grille" platzten, schien das Fahrzeug gefeit und wurde nicht verletzt.

Nach zweistündigem Feuer, während dessen der Prinz seinen Kurs nach Swinemünde zurücknahm, brach er das Gefecht ab und lief außer Schußweite vor den verfolgenden Dänen her. Als diese jedoch ihre alten Freunde vom 17. März her, „Arkona" und „Nymphe" nebst den Kanonenbooten vor der Swinemünder Bucht aufgestellt und zu ihrem Empfange bereit sahen, steuerten sie ostwärts ab und nahmen das angebotene Gefecht nicht auf.

Wenige Tage darauf, am 24. April, versuchte die „Grille" dieselbe Sache auf der Ostseite Rügens mit der Fregatte „Tordenskiold" von vierunddreißig Geschützen. Sie gab diesmal nur achtundzwanzig Schuß ab, von denen drei Treffer beobachtet wurden. Der Däne feuerte Breitseite über Breitseite; wiederum sprangen die feindlichen Granaten rechts und links vor dem Schiffchen, aber wiederum hatte es Glück und wurde nicht beschädigt. Die beobachteten preußischen Treffer mußten jedoch wohl der Fregatte sehr unangenehm gewesen sein, denn vergeblich bemühte sich der Prinz, sie weiter östlich nach Dornbusch zu locken, wo eine Division Kanonenboote aufgestellt war. Der Feind zog es diesmal vor, seinerseits das Gefecht abzubrechen und westwärts abzusteuern.

Zwei Tage darauf erschienen „Skiold", „Själland", „Tordenskiold" und ein gepanzerter Schoner bei Hiddensee. Die „Grille" mit neun Kanonenbooten (vierundzwanzig Geschütze gegen hundertneunundddreißig) ging ihnen entgegen, bot ein Gefecht an und wartete zwei Stunden stillliegend auf den Angriff, aber vergebens. Die Dänen kamen nicht heran, wahrscheinlich hatten sie vor den mit Brandern gefüllten Granaten der Preußen einen heilsamen Respekt bekommen.

Wenn die erwähnten Gefechte auch kein ernsteres Resultat hatten, als daß ein Lustfahrzeug ein ganzes Geschwader schwerer Kriegsschiffe beständig in Atem hielt und ihm die Blockade sehr schwer machte, so zeigten sie doch auf das deutlichste, welche großen Vorteile Schnelligkeit und weittragende Präzisionsgeschütze den Schiffen im Einzelkampfe (in Schlachtformationen von Flotten oder Geschwadern weniger, da diese nur mit mittlerer Geschwindigkeit dampfen können, um ihre taktische Ordnung zu bewahren) verleihen. Das schnellere Schiff hat immer schon den halben Sieg, weil es den Feind nach Belieben aufsuchen, ihn auf selbstgewählte Entfernung und unter den günstigsten Umständen angreifen oder im andern Falle sich ihm entziehen kann. Diese Vorteile werden jetzt auch überall anerkannt, und die Schiffbaukunst ist deshalb mit ganzer Macht bestrebt, neben der größten Widerstandsfähigkeit in der Panzerung den Kriegsschiffen die größtmögliche Schnelligkeit zu verleihen.

Mit wie bedeutendem Erfolge sie auf diesem Wege fortgeschritten ist, beweist die „Grille". Vor zwanzig Jahren wurde dieselbe noch als ein Wunder von Schnelligkeit angestaunt, heute bauen wir Panzerschiffe, welche einen Eisengürtel von 2 Millionen Pfund Gewicht auf ihrem Körper tragen und mit derselben Schnelligkeit durch das Wasser fliegen, wie vor kurzem eine auf das leichteste, elastischste gebaute und in den feinsten Linien geformte Jacht.

Im Herbst 1869 machte die „Grille" eine Reise nach dem Mittelmeere, um bei Eröffnung des Suezkanals, der der Kronprinz des deutschen Reiches beiwohnte, zu dessen Disposition zu stehen, und kam im Frühjahr 1870 zurück.

Während des französischen Krieges diente sie in den ersten Monaten als Leitschiff für eine unter Korvettenkapitän Graf Waldersee bei Rügen postierte Division Kanonenboote. Als solche hatte sie am 17. August 1870 in der Nähe von Hiddensee ein Ferngefecht gegen vier französische Panzerschiffe und eine Holzkorvette, ohne daß jedoch sie oder die Kanonenboote Schaden litten, obwohl man bei dieser Gelegenheit die Erfahrung machte, daß die Franzosen eben so weit tragende Geschütze hatten, als sie vorzüglich gut schossen.

Im September 1870 wurde die Flottillendivision aufgelöst, und die „Grille“ nach Wilhelmshaven dirigiert, wo sie in Begleitung der „Elisabeth“ glücklich eintraf und durch einen Nebel jeder Behelligung durch die bei Helgoland stationierte feindliche Panzerflotte entging.

Von der Jade aus wurde sie, so lange sich noch französische Schiffe in der Nordsee befanden, als Aviso benutzt, um deren Bewegungen zu beobachten.

Seit 1871 ist sie verschiedene Sommer zum Gebrauch für königliche Herrschaften im Dienst gewesen.

Bei allen ihren vortrefflichen Eigenschaften ist sie jedoch als kaiserliches Luftfahrzeug zu klein und macht deshalb in See zu unangenehme Bewegungen, welche alle „Lust“ verleiden müssen.

Sie ist deshalb ihrer früheren Bestimmung entzogen und der Zahl unserer Avisos zugefügt worden, da sie sich als solcher vortrefflich bewährt hat.

In ihre Stelle ist die in den Jahren 1876—78 bei der Norddeutschen Schiffbaugesellschaft in Gaarden bei Kiel erbaute kaiserliche Jacht „Hohenzollern“ getreten, das schönste und auch wohl das schnellste Schiff unserer Marine.

Die „Hohenzollern“ ist ein Raddampfer von 81,7 Meter Länge, 10 Meter Breite und 4,2 Meter Tiefgang. Sie hat einen Gehalt von 1500 Tonnen, eine Maschine von dreitausend indizierten Pferdekräften und macht mit Volldampf 16 Knoten. Ihre Bemastung besteht nur aus zwei schlanken Pfahlmasten ohne Raaen, sie hat neunzig Köpfe Besatzung und zwei 12 Zentimeter Kanonen als Bewaffnung. Ihre innere Einrichtung ist dem Zwecke, welchem sie dienen soll, angemessen, wenngleich sich auch bei ihr, wie bei allen unsern Kriegsschiffen, in Vergleich zu andern Nationen die preußische traditionelle Einfachheit geltend macht.

Man hat sie als Raddampfer erbaut, um die höchst unangenehmen Vibrationen, welche die mit voller Kraft gehende Schraube eines leichter gebauten Schiffes in dessen hinterem Teile hervorbringt, zu beseitigen und auch, um den ganzen hinter der eigentlichen Maschine liegenden Schiffsraum voll ausnutzen zu können.

Da aber das deutsche Reich sich für zu arm hält, um seinem großen Kaiser lediglich zu dessen Benutzung eine eigene Jacht anzuschaffen, so zählt die „Hohenzollern“ wie schon früher die „Grille“ in den offiziellen Schiffslisten zu den Avisos und wird im Kriege natürlich als solcher verwandt.

Die Torpedofahrzeuge.

Mit dieser Klasse von Schiffen sind wir in Vergleich zu den übrigen bedeutend im Rückstande. Nach dem Flottengründungsplane sind deren bis zum Jahre 1882 achtundzwanzig vorgesehen, während wir augenblicklich nur fünfzehn besitzen.

Dieses Zurückbleiben hat seine Ursache in der noch in der Entwickelung begriffenen Konstruktion der Torpedos oder Seeminen. Es wird damit noch fortwährend experimentiert, und man wollte deshalb nicht vorschnell eine große Zahl von Fahrzeugen bauen, die möglicherweise sich nachher als unpraktisch herausstellen könnten.

Obwohl aber die Versuche über die beste Verwendung dieser Waffe noch nicht abgeschlossen sind, so ist jedenfalls das eine festgestellt, daß die Fahrzeuge, welche ausschließlich Torpedos als Angriffswaffe führen und damit in den Kampf aktiv eingreifen sollen, sehr schnell, sehr beweglich und möglichst klein sein müssen. Deshalb war eine große Eile, den Bau in Angriff zu nehmen, nicht geboten, da man sie in beliebiger Zahl in wenigen Monaten herstellen, resp. sie im Notfalle aus der Handelsmarine entnehmen und in kürzester Frist für ihren neuen Zweck einrichten konnte.

Voraussichtlich gelangen jedoch die Versuche bald zu einem völligen Abschlusse, während sie bereits soweit gediehen sind, um im Kriegsfalle schon jetzt von den Torpedos den ausgiebigsten Gebrauch machen zu können.

Im allgemeinen betrachtet man im Publikum die Torpedos als eine Erfindung der neuesten Zeit. Das ist jedoch keineswegs der Fall; der Gebrauch von in Wasser schwimmenden Explosionskörpern (und das sind Torpedos) hat vielmehr schon vor nahe dreihundert Jahren stattgefunden. Nur die Form und die Art der Verwendung hat sich im Laufe der Zeit geändert, und ihre jetzige hohe Vervollkommnung ist allerdings ein Produkt der letzten Jahrzehnte.

Historisch steht fest, daß die erste Seemine bei der Belagerung von Antwerpen im Jahre 1585 in Wirksamkeit trat. Um den Belagerten die Verproviantierung

von der Flußseite abzuschneiden, ließ der Herzog von Parma unterhalb der Stadt eine barrikadenartige Brücke über die Schelde bauen, welche die Schiffahrt unterbrach. Ein in Diensten der Antwerpner stehender italienischer Ingenieur baute darauf in zwei Schiffen Bassins von 42 Meter Länge und 1 Meter Breite und Tiefe, die mit 3000 Kilogramm Pulver gefüllt und kugelsicher eingedeckt wurden. Durch ein Uhrwerk entzündete sich das Pulver mit Hilfe von brennenden Lunten. Das eine dieser Fahrzeuge strandete auf einer Untiefe, das zweite erfüllte jedoch seinen Zweck vollständig; es erreichte die Brücke und sprengte dieselbe mit fünfhundert darauf befindlichen Spaniern in die Luft. Der Herzog selbst entging nur durch ein Wunder dem Tode.

Ein ähnliches Minenschiff wurde seitens der Franzosen 1688 gegen die Festungswerke von Algier verwandt, wenn auch ohne Erfolg; dagegen legte 1693 die Explosion eines englischen Minenschiffes, obwohl es nicht an die beabsichtigte Stelle gelangte, einen Teil der Mauer des französischen Kriegshafens St. Malo und einen großen Teil der Stadt in Trümmer.

Verschiedene andere solcher „Höllenmaschinen“, wie sie genannt wurden, versagten jedoch in jenem französisch-englischen Kriege, und das ist wahrscheinlich der Grund, daß man längere Zeit von ihnen Abstand nahm.

Erst der Amerikaner Bushnell nahm 1787 die Frage der Seeminen, aber in verbesserter Gestalt durch unterseeische mit Rudern fortzubewegende Boote wieder auf. Mit diesen Booten sollten nachts unter den feindlichen Schiffen Minen an den Boden der letzteren befestigt werden, die vermittelst Uhrwerks nach einer bestimmten Zeit zur Explosion gebracht wurden. Die damit gegen englische Kriegsschiffe unternommenen Angriffe mißlangen sämtlich, was Bushnell jedoch nicht abhielt, weitere Versuche zu machen und Treibminen zu konstruieren, die aus mit Pulver gefüllten Gefäßen bestanden und mit der Strömung gegen die feindlichen Schiffe losgelassen wurden. Diese letzteren nannte man schon damals „Torpedos“, d. h. Zitteraal. Das Wort war aus der zu jenen Zeiten in Nordamerika viel verbreiteten spanischen Sprache entnommen.

1801 trat der Amerikaner Fulton, der Erfinder der Dampfschiffe, sowohl mit submarinen Booten wie mit Wasserminen auf, deren praktische Brauchbarkeit er durch Versuche darthat. Er bot seine Erfindungen Napoleon an, der aber merkwürdigerweise ihn abwies und ihn einen Narren nannte.

Fulton ging nach England, wo der Premierminister Pitt, Napoleons furchtbarster Feind, ihm jede Unterstützung angedeihen ließ.

1804 wurde die französische Flotte mit zwölf solchen Minen angegriffen, die jedoch aus verschiedenen Ursachen nicht rechtzeitig explodierten und verhältnismäßig wenig Schaden anrichteten. Trotz dieses Fehlschlagens erkannten die Engländer die Gefährlichkeit solcher Waffen, aber gerade diese Erkenntnis bewog sie auch, Fulton nicht weiter zu unterstützen, da sie fürchteten, daß solche vervollkommnete Minen in feindlichen Händen ihre eigene Herrschaft zur See bedrohen könnten.

Einige Jahrzehnte später war es wieder ein Amerikaner, Colt, der Erfinder der nach ihm benannten Revolver, welcher, auf Fultons Versuchen fortbauend, einen bedeutenden Schritt weiter in der Vervollkommnung der Seeminen machte,

indem er dieselben auf sehr große Entfernungen durch Elektrizität zur Explosion brachte und damit mehrere alte Schiffe in die Luft sprengte. Die Regierung der Vereinigten Staaten hielt diese Versuche jedoch geheim, und sie wurden in den damaligen Friedenszeiten nicht weiter verfolgt.

1848 traten die Torpedos mit elektrischer Zündung in Europa auf und zwar im Kieler Hafen. Sie wurden dort zum Schutz der Stadt gegen Angriffe dänischer Kriegsschiffe versenkt, kamen aber nicht zur Aktion, da die Dänen den Angriff nicht machten. Sie waren von Professor Himly konstruiert. Zu demselben Zwecke erbaute damals auch der s. Z. vielbesprochene W. Bauer sein unterseeisches Fahrzeug in Kiel. Er wollte mit dessen Hilfe Wasserminen am Boden feindlicher Schiffe befestigen und sie dann elektrisch zünden.

Das Fahrzeug tauchte nun zwar unter, kam aber nicht wieder herauf und Bauer mit seinen Begleitern wurde nur dadurch gerettet, daß die in dem Fahrzeuge eingeschlossene Luft die eine Öffnung sprengte und erstere durch dieselbe an die Wasseroberfläche geschnellt wurden.

Die nächste Verwendung von Wasserminen fand russischerseits während des Krimkrieges sowohl vor Kronstadt wie im Schwarzen Meere statt. Diese Minen waren selbstthätig, d. h. sie entzündeten sich von selbst, sobald ein Schiff dagegen stieß. Sie bestanden aus eisernen Gefäßen, die mit Pulver und Luft gefüllt waren, letzteres um ihnen einen bestimmten Auftrieb zu geben. Sie wurden in einer bestimmten Höhe unter der Wasseroberfläche schwimmend verankert und trugen oben eine mit Schwefelsäure gefüllte Glasröhre. Beim Anstoß eines Schiffes zerbrach diese Röhre und goß ihren Inhalt auf chlorsaures Kali, wodurch sich das Pulver in der Mine entzündete.

Obwohl mehrere dieser Torpedos durch französische und englische Schiffe zur Explosion gebracht wurden, richteten sie wenig direkten Schaden an, wenngleich sie indirekt wahrscheinlich den Angriff der alliierten Flotten auf Kronstadt vereitelten.

Eine gleiche moralische Wirkung äußerten die österreichischerseits im italienischen Kriege 1859 gelegten Torpedos, indem sie die französische Flotte von einem Angriffe auf Venedig abhielten.

Im nordamerikanischen Bürgerkriege dagegen zeigten die Torpedos ihre vernichtende Kraft in solcher Weise, daß durch sie nicht weniger als achtzehn Kriegsschiffe (darunter sieben Monitors) und über zwanzig Transportschiffe der Nordstaaten vollständig zerstört, während eine Zahl anderer noch zeitweise kriegsunbrauchbar gemacht wurden. Die meisten südlichen Torpedos waren selbstthätige und verhältnismäßig nur wenig elektrische darunter.

Diese gewaltigen Wasserminen zogen die Aufmerksamkeit aller Nationen, vornehmlich aber der Seemächte auf sich, und man begann seit 1864 eine Reihe der kostspieligsten und eingehendsten Versuche zur Vervollkommnung dieser neuen aber so furchtbaren Waffe.

Wenngleich diese Versuche noch nicht ganz abgeschlossen sind, so ist immerhin das Torpedowesen schon auf solche Stufe gelangt, daß es jetzt im Seekriege als ein Faktor auftritt, den kein Kriegführender ungestraft ignorieren darf und der

einen umgestaltenden Einfluß auf die Zusammensetzung und die Bauart der Kriegsflotten ausüben zu sollen scheint.

Man unterscheidet bei den Torpedos defensive und offensive, scheidet jedoch beide bei uns sprachlich, indem alle festliegenden und lediglich zu Verteidigungszwecken bestimmten submarinen Sprengkörper „Minen“, alle solche, die sich in irgend einer Richtung bewegen, „Torpedos“ genannt werden. Von ersteren hat man fast allgemein nur noch selbstthätig wirkende Stoßminen, die sich durch den Stoß eines dagegen segelnden Schiffes entzünden. Indessen ist man der Gefährlichkeit wegen von den früheren Zündvorrichtungen abgegangen und hat eine elektrische Zündung gewählt, welche es ermöglicht, die Minen für die eigenen Schiffe unschädlich, für die feindlichen aber verderblich zu machen, indem man den Strom erst schließt, wenn der Feind die Sperre durchdringen will. So lange der elektrische Strom nicht geschlossen ist, sind die Minen völlig ungefährlich. Durch diese neuere Erfindung lassen sich die Minen auch gefahrlos legen und wieder heben, was bei den früheren mechanischen Zündern nicht der Fall war und oft zu großen Unglücksfällen führte. Im Kriege mit Frankreich 1870 verloren wir durch unzeitgemäßes Explodieren von Stoßminen in Elbe, Weser und Jademündung einige sechzig Menschen.

Unsere Minen sind birnenförmige Eisengefäße, die mit 30 Kilogramm nasser Schießbaumwolle geladen werden. Eine besonders konstruierte Knallquecksilber-Patrone läßt diese Masse explodieren, sobald sie selbst durch den elektrischen Funken entzündet wird, der sich erzeugt, sobald ein Schiff gegen die Mine läuft, wenn vorher der erwähnte Stromschluß bewirkt ist.

Die Minen werden zum Sperren von engen Fahrwassern benutzt. Man legt sie in mehreren Treffen schachbrettartig in solchen Entfernungen hintereinander, daß ein die Sperre forcierendes Schiff sicher auf eine oder mehrere treffen muß. Die nasse Schießbaumwolle besitzt eine so gewaltige Sprengkraft, daß 30 Kilogramm genügen, um auch das größte Panzerschiff zu zerstören, wenn die Mine unter seinem Boden explodiert.

Von den Torpedos haben wir in der deutschen Marine nur eine Art und zwar den auch von den meisten anderen Seemächten adoptierten Fischtorpedo von Whitehead. Alle übrigen Erfindungen nach dieser Richtung hat man nach den angestellten Versuchen unberücksichtigt gelassen, weil keine derselben dem 1867 erfundenen Fischtorpedo gleichkommt.

Derselbe hat die Form einer Zigarre, eine Länge von 4—5 Meter, einen Durchmesser von 33—40 Zentimeter und ist ein außerordentlich kompliziertes Instrument. Im großen ganzen besteht er aus drei Hauptteilen, dem Kopf mit der Sprengladung von Schießbaumwolle, dem Mittelstück mit der durch komprimierte Luft getriebenen Maschine und dem Apparat, welcher den Torpedo in der ihm von vornherein angewiesenen Tiefe unter Wasser hält, und aus dem Schwanzstück mit Schrauben und Ruder. Er wurde früher aus Stahlblech gefertigt; jetzt baut man ihn in Deutschland jedoch aus Bronze, weil das Rosten des Stahles ihn leicht unbrauchbar machen könnte. Die zu seiner Fortbewegung in ihm aufgespeicherte Luft wird bis zu 70 Atmosphären Druck komprimiert und

seine Geschwindigkeit im Wasser beträgt je nach der kleinen oder größeren Entfernung, für welche man ihn benutzen will, 24—46 Knoten in der Stunde. 7—800 Meter sind die größten Entfernungen, auf die man ihn verwendet, und man hat es in der Hand, ihn, falls er das Ziel verfehlt, durch Einstellen einer besondern Vorrichtung vor seinem Abgange nach Ablaufen jener Entfernung an der Oberfläche schwimmen oder in den Grund gehen zu lassen. Letzteres ist für das Gefecht sehr wichtig, da man sonst Gefahr laufen würde, an eignen nicht treffenden Torpedos ebenso zu Schaden zu kommen wie an feindlichen. Die Torpedos werden sowohl unter als über Wasser aus Lancierrohren in Thätigkeit gesetzt, aus denen man sie mittels komprimierter Luft ausstößt. Beim Ausstoßen setzt sich die eigene Maschine des Torpedo selbstthätig in Gang und dieser läuft in der ihm angewiesenen Richtung bis zu der Entfernung, für welche er eingestellt ist. Anfänglich wurde der Fischtorpedo nur unter Wasser lanciert, und man baute für diese Zwecke besondere Schiffe, wie unsern „Zieten", da diese Methode ungemein viel Platz verlangte. Jetzt jedoch lanciert man auch über Wasser und zwar aus einem kanonenartigen, aber sehr leicht gearbeiteten Gestell, das man, wie auf den größten Schiffen, auch auf ganz kleinen Dampfern plazieren kann und dessen Verwendung deshalb nicht besondere Schiffsklassen oder kostspielige Einrichtungen bedingt.

Durch diese Erfindung, die freilich noch der Vervollkommnung bedarf, scheint das Übergewicht der großen Marinen über kleinere sehr herabgemindert werden zu sollen, wenn auch an einen völligen Ausgleich vorläufig noch nicht gedacht werden kann.

Bei allen seinen Vorzügen hat der Fischtorpedo auch seine großen Nachteile, die seine Wirksamkeit als Angriffswaffe beschränken, und wenn man sich anfänglich von ihm vollständige Neubildung der Flotten und Fortfall der Panzerschiffe versprach, so hat sich diese Ansicht als irrig erwiesen.

Seine sehr feine und verwickelte Einrichtung macht die Behandlung und Aufbewahrung ungemein schwierig, und die größte Sorgfalt in beiden sichert dennoch nicht immer die stete Kriegsbrauchbarkeit. Außerdem ist aber eine Entfernung bis zu höchstens 1000 Meter die äußerste Grenze seines Gebrauches und bei Seegang wird dieselbe ganz bedeutend enger gezogen werden müssen, so daß der Nahkampf Bedingung für seine Anwendung ist.

Die neueste Taktik der Panzerflotten bezweckte diesen Nahkampf, um den Widder wirken zu lassen, allein man wird nunmehr diese Taktik ändern und nicht den Widderkampf, sondern wieder die Artillerie in den Vordergrund stellen. Ebenso wird man in dem Bau der Schiffe durch eine möglichst große Zahl von wasserdichten Abteilungen, Korkfütterung 2c. die Wirkung der Torpedos abzuschwächen suchen und hat damit bei den neuen Schiffen schon begonnen.

Mehr oder minder schwebt man über den wirklichen Kriegswert der Torpedos in offener Seeschlacht aber noch im Dunkeln; erst eine solche wird darüber sichern Aufschluß geben.

Unser für das Lancieren von Fischtorpedos gebauter „Zieten" ist ein sehr schnelles schönes Schiff, das über 16 Knoten macht, eine Länge von 69, eine

Breite von 8,5 und einen Tiefgang von 3,5 Meter hat. Er ist auf der Thames Iron Works 1875/76 gebaut, hat 900 Tonnen Gehalt, eine Maschine von 2500 indizierten Pferdekräften, Doppelschrauben und vierundsechzig Mann Besatzung.

Er lanciert die Torpedos sowohl über als unter Wasser und hat außerdem zwei 12 Zentimeter Geschütze, ist jedoch zu groß für den Torpedodienst befunden und deshalb unter die Avisos gesetzt.

Das zweite Torpedofahrzeug, der „Ulan", in Grabow bei Stettin 1875 gebaut, hat bedeutend geringere Dimensionen, 35 Meter Länge und 8 Meter Breite bei 4 Meter Tiefgang. Seine Maschine hat 800 indizierte Pferdekräfte, er läuft 12—13 Knoten und hat nur eine Besatzung von zwanzig Mann. Ursprünglich war er bestimmt, unter Wasser an einer langen Stange eine Stoßmine zu tragen und dieselbe durch direkten Anprall an dem feindlichen Schiffe zur Explosion zu bringen. Er ist seither auch für Fischtorpedos eingerichtet und dient jetzt als Schulschiff für Ausbildung der Torpedooffiziere und Mannschaften.

An kleineren neuen und sehr schnellen Torpedobooten haben wir augenblicklich „Jäger", „Flink", „Scharf", „Tapfer", „Kühn", „Vorwärts", „Sicher". Die sechs letzteren von je 50 Tonnen Gehalt, 500 Pferdekraft und zehn Mann Besatzung; während „Jäger" 140 Tonnen groß ist, 550 Pferdekräfte und zwanzig Mann Besatzung hat. Dann sind noch drei ganz kleine, Nr. 1, 2 und 3, und vier Minenleger vorhanden.

Das Legen der Minensperren an unsern Kriegshäfen ist Aufgabe der Matrosenartillerie; die Verwendung der Torpedos an Bord von Schiffen und Fahrzeugen ist Sache der Besatzungen derselben, von denen ein Teil dafür natürlich besonders ausgebildet wird.

Jedenfalls hat die Erfindung der Torpedos an Offiziere und Mannschaften der Marine wieder neue Anforderungen gestellt und sowohl die geistigen wie die körperlichen Anstrengungen ihres schweren Berufs sind so gewachsen, daß sie bald die Grenze des von Menschenkräften zu Leistenden erreicht haben werden.

Eine beträchtliche Vermehrung der Torpedoflottille scheint nach den dem Reichstage gemachten Vorlagen bevorzustehen.

Die Schulschiffe.



Unsere Marine besitzt drei Klassen von speziellen Schulschiffen, eine Segelfregatte für die erste Ausbildung der Kadetten (die spätere findet, wie bereits früher bemerkt, auf gedeckten Korvetten statt, die daneben jedoch vollständig aktive Kriegsschiffe sind), die Segelbriggs und zwei Glattdeckskorvetten für die Schiffsjungen und ein Artillerieschulschiff für Offiziere, Seekadetten und Mannschaften.

Als Kadettenschiff dient die „Niobe", eine kleine Segelfregatte, welche, für achtundzwanzig Geschütze im Jahre 1848 gebaut, früher der englischen Marine angehörte und im Jahre 1860 von Preußen käuflich erworben wurde. Sie ist seitdem für die Aufnahme von einigen vierzig Kadetten eingerichtet, welche sich unmittelbar nach ihrem Eintritt im April jeden Jahres auf ihr einschiffen und bis zum 1. Oktober darauf verbleiben. Das Schiff kreuzt während dieser Zeit in Ost- und Nordsee, um die jungen Leute auf geeignete Weise in ihr neues Fach einzuführen. Sie erhalten während dieser Zeit nur die erste militärische und praktisch fachliche Bildung.

Mit Ausnahme solcher Verrichtungen, welche nicht eigentlich zum seemännischen Fache gehören, müssen die Kadetten alle Matrosenarbeiten machen. Der Kreuztop gehört ihnen und wird allein von ihnen bedient; sie müssen jeden seemännischen Handgriff erlernen, Segel lösen, festmachen und reffen, den Top auf- und abtakeln, mit einem Worte im Kreuztop alles thun, was sonst den Matrosen obliegt, damit sie später als Offiziere über jedes Detail ihres Faches ein richtiges Urteil haben. Es ist dies durchaus notwendig, um sich an Bord als Vorgesetzter den erforderlichen Respekt zu verschaffen. Es liegt einmal in der Natur des Matrosen, die alleinige theoretische Überlegenheit nicht anzuerkennen, und ein Vorgesetzter, der

nicht gleichzeitig ein durch und durch praktischer Seemann ist, wird nie einen wahren Respekt bei seinen Untergebenen finden. Nur wenn der Offizier dem Matrosen eine Sache, die dieser ungeschickt oder verkehrt anfaßt, erforderlichen Falles aus der Hand nehmen kann, um sie richtig vorzumachen; wenn er in kritischen Momenten selbstthätig einzugreifen versteht und sich auch praktisch überlegen zeigt, alsdann trägt ihm der Matrose Achtung und Gehorsam entgegen und folgt willig den Befehlen des Führers, zu dem er dann mit Vertrauen aufblickt.

Nebenbei wirkt diese praktische Erziehung, bei der sich der Kadett vier bis fünf Stunden täglich körperlich anstrengen muß, wohlthätig auf seine physische Entwickelung zurück. Seine Kräfte werden geübt, sie macht ihn gewandt und umsichtig, schärft die Sinne und verleiht ihm im Verein mit der regelmäßigen Lebensweise, der schönen, frischen Seeluft und einer einfachen, aber nahrhaften Kost, eine kernige Gesundheit.

Für das Kadettenschiff werden Offiziere und Mannschaften besonders ausgesucht, und um die Erziehung möglichst lange in denselben Händen zu lassen, ist die Einrichtung getroffen, daß die Offiziere, welche sich an Bord der „Niobe“ befinden, regelmäßig im nächstfolgenden Jahre auf das Seekadettenschulschiff (gedeckte Korvette) kommandiert werden, um mit denselben auf der „Niobe“ gewesenen Kadetten, die inzwischen Seekadetten geworden sind, die reglementsmäßige zweijährige Reise nach Ostasien zu machen, nach deren Vollendung die Seekadetten Offiziere werden.

Es sind etwa 120 Kadetten und Seekadetten vorhanden, die sich auf vier Jahrgänge verteilen (eigentlich nur $3^1/_2$). Der erste Jahrgang ist sechs Monate auf der „Niobe“, und sechs Monate auf der Marineschule. Mit dem zweiten Jahre werden die Betreffenden Seekadetten, gehen zunächst zwei Monate auf das Artillerieschulschiff, dann vier Monate auf das Panzerübungsgeschwader und dann auf das Seekadettenschulschiff, auf dem sie das ganze dritte und das halbe vierte Jahr bleiben. Dann werden sie Unterleutnants ohne Patent, besuchen ein Jahr lang die Marineschule und erhalten nach abgelegter Seeoffiziersprüfung ihr Patent.

Die drei Schiffjungenbriggs sind „Musquito“, „Rover“ und „Undine“. Erstere beiden wurden mit der „Niobe“ zugleich aus der englischen Marine angekauft und haben sich, nachdem ihre Bemastung etwas verkleinert ist, für ihre Zwecke ganz vortrefflich bewährt. Sie sind bequeme Seeschiffe, segeln gut, manövrieren ausgezeichnet und haben die angemessene Größe, um die Schiffsjungen in jeder Hinsicht zu Seeleuten vorzubilden, ohne ihren Kräften zuviel zuzumuten.

Über die Art und Weise dieser Vorbildung, welche bisher, soweit es die Schiffsjungen als solche betrifft, ziemlich günstige Resultate ergeben, ist das Nähere bereits in dem Kapitel „Bemannung“ gesagt worden und kann deshalb hier darüber fortgegangen werden.

Als Artillerieschulschiff dient das in Wilhelmshaven stationierte Schraubenschiff „Mars“.

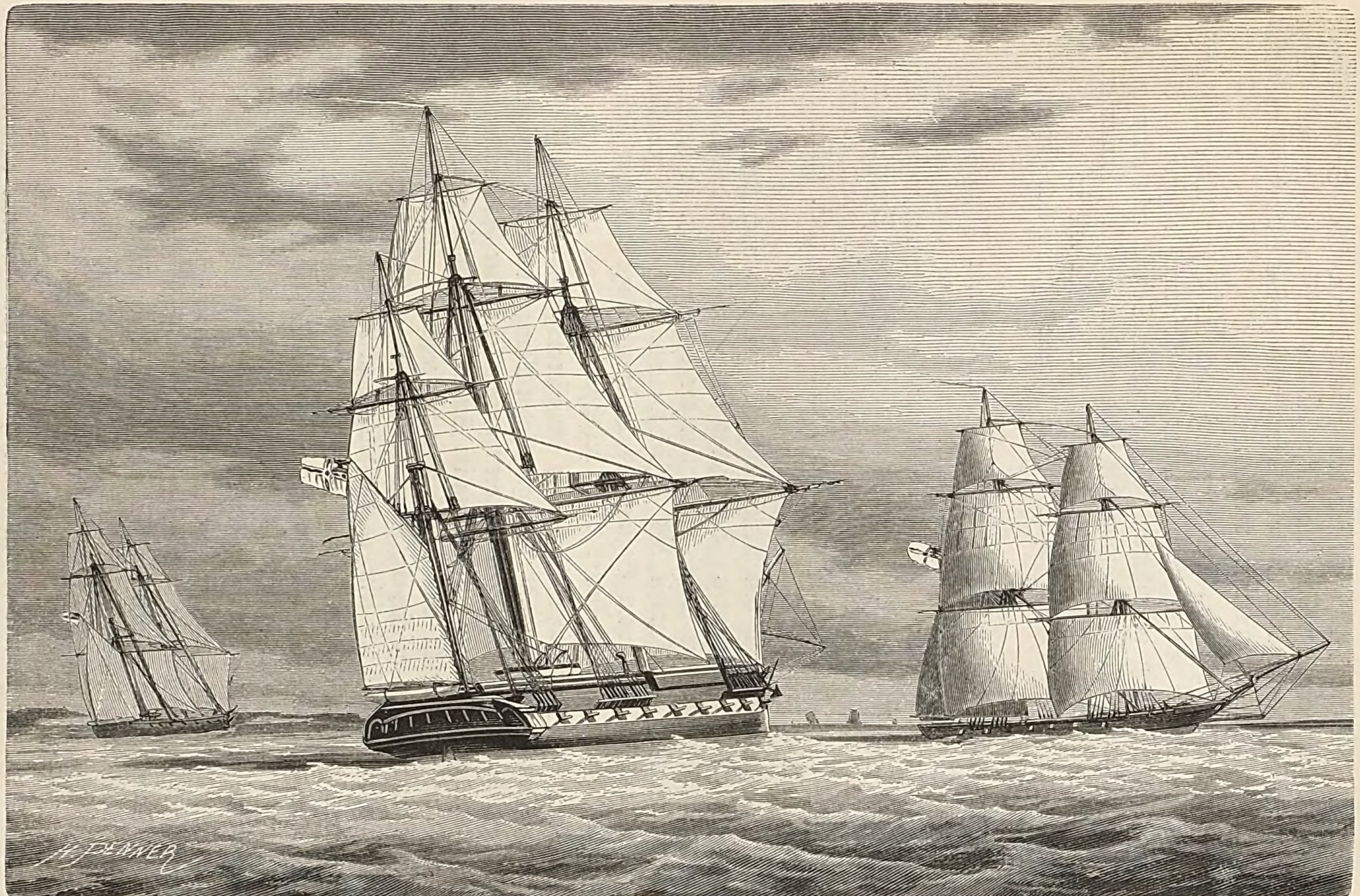
Die Artillerieschulschiffe sind für die Wirksamkeit einer Flotte von größter Wichtigkeit. Wenngleich in der Neuzeit Sporn und Torpedo in Seeschlachten wahrscheinlich eine bedeutende Rolle spielen werden, so wird die Artillerie nach wie vor sehr mit zur Entscheidung beitragen, und da man annehmen kann, daß

in der Neuzeit die Geschütze der verschiedenen Seemächte, wenn ihnen auch ein verschiedenes System zu Grunde liegt, ungefähr gleich sind, so wird dasjenige Schiff im Vorteil sein, das am besten schießt. Das Treffen bei bewegter See ist aber eine sehr schwierige Sache und fordert nicht allein ein sicheres Auge und eine große Übung, sondern auch einen hohen Grad von Intelligenz, Überlegung, schneller Auffassung der Umstände — mit einem Worte eine ganz bedeutend größere geistige Selbständigkeit des Geschützführers als bei der Landarmee. Auf dem Lande steht unter allen Umständen das Geschütz auf festem Boden und schießt entweder gegen feste Ziele, deren Entfernung, wenn sie nicht genau bekannt ist, wenige Schüsse schon feststellen, oder die Ziele bewegen sich langsam. Auf See jedoch schwankt zunächst der Boden, auf dem das Geschütz steht, und sodann bewegen sich sowohl das Ziel wie das eigene Schiff mit solcher Schnelligkeit, daß, wenn die kämpfenden Fahrzeuge gegen einander dampfen, ihre Entfernung sich in einer Minute um 3—400 Meter ändert.

Vor allen Dingen ist deshalb eine rasche Benutzung des günstigen Augenblicks zum Abfeuern unerläßlich, aber der Geschützführer hat dabei außerdem noch andere Dinge in das Auge zu fassen. Der Einfluß der Offiziere auf das Treffen ist ein geringer, wenn es sich um einen Kampf von Schiff gegen Schiff handelt. Die Entfernungen werden zwar in die Batterie hinunterkommandiert, aber nach wenigen Sekunden, ehe die Geschütze fertig zum Feuern sind, haben sie sich schon wieder bedeutend geändert und die Änderung muß der Geschützführer je nach dem Kurse der Fahrzeuge schätzen und danach seine Richtung modifizieren können. Der Ausgang einer Seeschlacht hängt deshalb vorzugsweise von der Tüchtigkeit der durch Vorgesetzte kaum kontrollierbaren Geschützführer ab, und es liegt auf der Hand, daß nicht ein jeder zu einem solchen Posten gebraucht werden kann. Ebenso ist daraus ersichtlich, daß man als Schiffsartilleristen nicht Soldaten, wie vielfach geglaubt wird, verwenden kann, sondern nur Seeleute, die sich auf dem Schiffe wie auf festem Boden bewegen.

Die Aufgabe des Artillerieschulschiffes ist es nun, diejenigen Matrosen und Matrosenunteroffiziere, welche sich zu Geschützführern eignen, in einem regelrechten fünf bis sechs Monate dauernden Lehrkursus auszubilden, um sie alsdann an die verschiedenen Schiffe abzugeben. Es gehen bei diesem Unterrichte Theorie und Praxis Hand in Hand, jedoch ist die letztere natürlich vorwiegend.

Die auszubildenden Geschützführer werden aus dem Matrosenkorps der Marine und zwar aus den intelligentesten Stammmannschaften ausgewählt. Neben den erforderlichen physischen Eigenschaften, wie scharfes Auge, große körperliche Gewandtheit rc. werden besonders auch die Charaktereigenschaften in Betracht gezogen: Geistesgegenwart, schnelles und doch besonnenes Handeln in kritischen Momenten sind unerläßliche Bedingungen. Ein Geschützkommandeur darf sich nicht hinreißen lassen, nur seinen Schuß abzugeben, sondern hat lediglich daran zu denken, daß er *treffen* muß. Schlägt ein Geschoß am Lande in einen Truppenteil oder in ein Festungswerk, so mag es immer große Verheerungen anrichten können, wird aber nie im stande sein, den einen oder das andere vollständig zu vernichten. Das vermag jedoch ein einziger guter Treffer an Bord eines Schiffes, und des-



Musquito. Niobe. Rover

Die Schulschiffe „Musquito“, „Niobe“ und „Rover“.

halb ist es von höchster Wichtigkeit für den Geschützführer, seine Schüsse nur in dem Momente abzugeben, welcher die Sicherheit des Treffens begünstigt. Dazu gehört eine große Ruhe und Selbstbeherrschung und heftige leidenschaftliche Charaktere sind für solche Posten nicht verwendbar.

Außer diesen Eigenschaften sind aber auch noch ein sicheres Auge und große Übung erforderlich, um den richtigen Moment des Abfeuerns erfassen zu können. Da sich beides auf einem in ruhigem Hafen liegenden Schiffe nicht erlangen läßt, so hat man eine besondere Vorrichtung, die schwingenden Scheiben, konstruiert, die sich durch einen Mechanismus beständig in der Horizontale wie in der Vertikale bewegen und an der die Geschützführer an ein schnelles Zielen und sicheres Auge gewöhnt werden.

Auf den Artillerieschulschiffen sind die verschiedenen Geschützklassen und Systeme der Marine vertreten und es werden auf ihnen auch sonstige artilleristische Neuerungen erprobt. Ebenso müssen Kadetten und Unterleutnants mehrere Monate einen praktischen Kursus auf ihnen durchmachen, so daß jeder Seeoffizier auch in der Geschützbedienung der Lehrmeister des Matrosen sein und, sobald es not thut, im Gefecht als Geschützführer eingreifen kann, wenn letzterer z. B. fallen und kein Ersatz sein sollte.

Ein Hauptmanöver auf den Artillerieschulschiffen, und nach altem Usus das regelmäßige Freitagsexerzitium an Bord jedes Kriegsschiffes, ist das Klarmachen desselben zum Gefecht. Die Schnelligkeit, mit der dies geschieht, ist der Maßstab für die militärische Wirksamkeit des Schiffes, und durch fortgesetzte Ubungen ist es gelungen, die Zeit vom Beginn des Trommelschlags bis zum Fallen des ersten Schusses auf ein sehr kurzes Maß herabzudrücken.

In früheren Zeiten war dies auch gewissermaßen notwendig. Bei den immerwährenden Seekämpfen und dem gänzlichen Mangel von regelmäßigen Postverbindungen mit transatlantischen Ländern konnte leicht der Fall eintreten, daß ein Schiff oder eine Flotte ein Jahr lang im Stillen oder Indischen Ozean kreuzte, ohne irgendwelche Nachricht aus der Heimat zu erhalten. Man mußte deshalb an Bord immer darauf gefaßt, in jedem fremden Segel einen Feind zu erblicken und in kürzester Frist bereit sein, es als solchen zu empfangen.

Bei den jetzigen Verkehrseinrichtungen ist dies zwar kaum mehr denkbar, indessen sucht man nach wie vor etwas darin, das Schiff in wenigen Minuten gefechtsklar zu machen, und jedenfalls ist es staunenswert, was eine gut exerzierte Mannschaft in dieser Beziehung zu leisten vermag.

Dem Landbewohner, welcher zum erstenmale einem solchen Manöver an Bord beiwohnt, muß es vorkommen, als ob er unter eine Schar Wahnsinniger geraten sei, wenn Trommel und Horn das Signal zum „Klar Schiff“ geben. Alles stürzt im selben Augenblicke in scheinbar größter Verwirrung wild durch einander, als gelte es das Leben aus irgend einer Gefahr zu retten. Es herrscht einige Minuten ein heilloser Skandal im ganzen Schiffe, und vergebens fragt sich der Laie, dem es vor Augen und Ohren schwirrt, was diese Hunderte regellos durch einander laufenden Menschen eigentlich beginnen wollen. Hier fliegen ihm Hand-

speichen um die Füße, dort sieht er Kajüttenwände fortbrechen, Treppen verschwinden, Luken zulegen und andere wieder aufmachen. Hier wird er von einer Geschützmannschaft umgerannt, dort stößt ein Seesoldat ihn mit dem Kolben vor die Brust. Er sieht plötzlich ein ganzes Mobiliar vor seinen Augen vorbeirauschen, ohne daß er weiß, woher es kommt oder wohin es geht. Es ist eben so plötzlich in einer Zwischendecksluke verschwunden und scheint dort in allerlei tödliche Geschosse verwandelt zu sein, denn unmittelbar nachher speit dieselbe Luke Massen von Kugeln, Granaten und Kartätschen in die Batterie aus. Matrosen und Seesoldaten fallen darüber her, um sie in fieberhafter Hast nach allen Richtungen fortzuschleppen, als hätten sie einen kostbaren Schatz gefunden, und fürchteten, daß man ihnen denselben wieder rauben würde.

Oben in der Bemastung klettern eine Menge Menschen anscheinend ganz unmotiviert umher, aus den Marsen lassen sich dünne Taue nieder, um mit Waffen, Spritzen, Eimern u. s. w. wieder in die Höhe zu gehen, als ob es dort oben brenne. Hier wird auf dem Deck Wasser gesprengt, dort Sand gestreut, die Kanonen fliegen vor und zurück, ihre Stückpforten klappen mit Vehemenz hinunter — genug, es ist, als ob die ganze Schiffsbesatzung von der Tarantel gestochen wäre und lauter Tollheiten vollführte.

Allmählich läßt der Taumel nach, das Getöse hört auf, die Leute sammeln sich in Gruppen um die Geschütze, sie nehmen eine militärische Haltung an, aller Wirrwarr ist verschwunden und im ganzen Schiff herrscht Totenstille.

„Klar zum Gefecht“ melden die Offiziere der verschiedenen Divisionen dem Kommandanten, dessen Kajütte man samt ihrem Inhalte vor wenigen Augenblicken spurlos verschwinden sah, und während der nun folgenden Inspektion kann der betäubte Zuschauer endlich die Ecke verlassen, in die er sich vor dem tobenden Menschensturm mühsam gerettet hatte.

Das Schiff ist zum Kampf bereit, die Geschütze sind geladen, die Geschützführer harren des Kommandowortes „Feuer!“ und alle Vorbereitungen sind getroffen, um entweder selbst den Feind anzugreifen oder seinen Angriff abzuweisen.

Nach der Inspektion seitens des Kommandanten beginnen die Geschützexerzitien unter Gefechtsverhältnissen, und für den Laien ist es ebenso interessant als belehrend, den einzelnen Manövern zuzuschauen, die mit einer Präzision, Schnelligkeit und Behendigkeit ausgeführt werden, von der man sich am Lande gar keinen Begriff machen kann, und die eben nur seemännische Gewandtheit, hoch entwickelte Muskelkraft, genaues Zusammenarbeiten und Intelligenz möglich machen.

Ein beliebtes derartiges Kraftmanöver war vor Einführung der gezogenen Geschütze und eisernen Lafetten das Wechseln von zerschossen angenommenen Lafetten. Auf den gedeckten Korvetten wurden dazu gewöhnlich zwei sich gegenüberstehende 68-Pfünder ausgewählt, von je 65 Zentner Rohr- und 12 Zentner Lafettengewicht.

In einem Augenblicke, wo die betreffenden Geschütze abgefeuert waren, erging das Kommando „Geschütz Nummer so und so wechselt Lafetten.“ Dann wurde

es für jeden Zeit, sich aus „den Kinken zu bergen“, wie die Matrosen zu sagen pflegen, wenn ihm seine Gliedmaßen lieb waren.

Die Geschütze wurden straff in die Brooktaue zurückgeholt, auf das höchste eleviert, der Kopf innenbords an zwei über der Pforte befindliche Bolzen befestigt, und das Hinterende mit einem Flaschenzug aufgeheißt, bis die Lafette darunter fortgefahren werden konnte. Die Mannschaften ergriffen die letztere und rollten sie über Stock und Stein, will sagen über Luken und Ankerketten, unbekümmert um Hindernisse irgendwelcher Art, in sausender Fahrt nach der andern Seite unter das zweite Geschütz, dessen Lafette ihnen unterwegs schon begegnete, um die Stelle der ihrigen einzunehmen.

„Fier weg!“ kommandierte der Zugführer. Der Flaschenzug wurde nachgelassen und das Hinterende des Rohrs senkte sich zwischen die Lafettenwände. Sobald die Schildzapfen über ihren Lagern schwebten, hieß es „Los!“ Das Rohr fiel in seine Position und, während das Brooktau befestigt wurde, setzten die Lader schon den Schuß ein. Sein Donner ist das Zeichen, daß das befohlene Manöver ausgeführt ist — es hat grade 1 Minute 10 Sekunden gedauert. Den Leuten strömt der Schweiß von dem Gesicht, aber sie haben es fertig gebracht. Sie blicken triumphierend umher, und in ihrem Blicke liegt die stumme Aufforderung: „Macht es uns nach, wenn ihr könnt.“

Bei dem Transport über Ketten und Luken ist ein Blockrad der Lafetten zerbrochen — wozu wären Reserveräder an Bord? Der Zugführer kommandiert: „Wechselt linkes Hinterrad!“ Die Handspeichen stemmen sich unter die Lafettenwand, acht kräftige Arme heben; das beschädigte Rad wird von der Achse gestreift, das Reserverad ebenso schnell hinauf, und nach fünf Sekunden ist der Schaden repariert.

Unsere deutschen Matrosen sind jedoch nicht etwa allein so „fixe Kerle“; sie können von andern Nationen sogar noch manches lernen. In Malta sah ich vor Jahren von englischen Matrosen ein artilleristisches Manöver ausgeführt, das seinesgleichen suchte. Sechs Bootsgeschütze auf Landungslafetten manövrierten zu einer Batterie vereinigt am Lande, jedoch nur von Matrosen bedient und von ihnen gezogen. Die Batterie zog vor einem fingierten Feinde auf und gab eine Salve. Als sich der Rauch verzog — nach acht Sekunden — war sie verschwunden. Die auseinander genommenen Lafetten, die Rohre, die Menschen lagen platt auf der Erde. Das Kommando „fertig“ schnellte alles wieder in die Höhe; nach achtundzwanzig Sekunden gab die Batterie die zweite Salve ab.

Solche Manöver haben zwar nur einen relativen militärischen Wert, aber sie machen die Seeleute ungemein gewandt und flink und spornen zu einem Wetteifer an, der für den ganzen Dienst von den wohlthätigsten Folgen ist.

Dieser Wetteifer bezieht sich nicht nur auf die Besatzungen der eigenen, sondern auch fremder Marinen. So lange ein Schiff allein segelt, ist es sehr schwer, seine Mannschaft so flink zu machen, wie es dem Kommandanten oder ersten Offizier wünschenswert erscheint. Im Geschwader geht es schon besser; das Flaggschiff will immer etwas voraus haben, und die übrigen wollen ihm nichts nachgeben. Trifft man aber mit fremden Kriegsschiffen zusammen, dann

haben es die Offiziere leicht. Die Mannschaft leistet aus eigenem Antriebe das Mögliche und wird bei den Manövern oft so wagehalsig, daß die Vorgesetzten genug zu thun haben, um diesen gefährlichen Wetteifer, bei dem es nicht selten zerbrochene Glieder gibt, zu hemmen.

Das bis 1880 zum Artillerieschulschiff bestimmte Schrauben-Linienschiff „Renown“ wurde Anfang 1870 von England gekauft. Es stammt aus der Mitte der fünfziger Jahre, war ein Zweidecker und für vierundachtzig Geschütze gebaut. Da die Einführung der Panzerschiffe die hölzernen Linienschiffe als Schlachtschiffe unbrauchbar machte, sind sie von den Seemächten zu anderen Zwecken verwertet, und England hat einen Teil derselben verkauft.

Wir erwarben den „Renown“ für die verhältnismäßig sehr geringe Summe von 360000 Mark. Er wurde im Juli 1870 nach Kiel übergeführt und für seine späteren Zwecke eingerichtet. Während des Krieges lag er als schwimmende Batterie bei Friedrichsort, um einem eventuellen Einbrechen der französischen Flotte entgegenzutreten. 1872 wurde er nach Wilhelmshaven übergeführt, um dort fortan seine Station zu erhalten. Für die neueren schweren Geschütze erwies er sich jedoch als zu schwach und seit 1880 ist deshalb der in Wilhelmshaven gebaute „Mars“ an seine Stelle getreten.

Die Transportschiffe und die Fahrzeuge für den Hafendienst.

Von Transportschiffen besitzt unsere Marine bis jetzt nur zwei, die Schraubendampfer „Rhein“ und „Eider“. Ersterer vermittelt gewöhnlich die überseeische Verbindung zwischen Kiel und Danzig, letzterer zwischen Kiel und Wilhelmshaven. Die „Eider“ ist expreß für die Passage des Eiderkanals d. h. so kurz gebaut, daß sie dessen Schleußen passieren kann, und man erspart dadurch den langen und gefährlichen Weg um Skagen. Für Truppentransporte sind jedoch beide nicht eingerichtet und zu klein.

Außerdem sind noch eine Reihe Fahrzeuge für den Hafendienst vorhanden, davon elf Schleppdampfer für Kiel, Wilhelmshaven und Danzig, vier Fahrzeuge bei dem Lotsendienst und vier Feuerschiffe für die Jade.

Zwei andere, der alte „Barbarossa“ und die „Gefion“ — beides Vermächtnisse aus der deutschen Marine — versahen bis vor einigen Jahren den Dienst schwimmender Kasernen.

Der „Barbarossa" gehörte früher einer englischen Postdampferlinie an, wurde im Anfang des Jahres 1849 von der damaligen deutschen Zentralgewalt erworben und in Bremerhaven so weit umgebaut, daß er eine Bewaffnung von neun 68-pfündigen Bombenkanonen aufnehmen konnte.

Am 4. Juni 1849 hatte er unweit Helgoland ein kleines Renkontre mit der dänischen Segelkorvette „Valkyrien" von achtzehn Kanonen. Man beschoß sich jedoch von beiden Seiten sehr vorsichtig, und es kam deshalb zum großen Kummer der Offiziere und Mannschaften nichts dabei heraus.

Der „Barbarossa" befand sich in Begleitung der Dampfkorvetten „Hamburg" und „Lübeck". Es wäre ein leichtes gewesen, die „Valkyrien" zu nehmen und in die Elbe zu bringen, da sie in Windstille lag und der anfangs in ihrer Nähe befindliche Kriegsdampfer „Geyser" das Weite gesucht hatte. Zwei dänische Segelfregatten, welche etwa in drei Meilen Entfernung in Sicht waren, konnten wegen der Stille nicht zu Hilfe kommen — trotzdem geschah von deutscher Seite nichts, und als die „Hamburg" mit voller Dampfkraft vorwärts ging, um die Korvette zu entern, erhielt sie Befehl, wieder umzukehren. Es ist unaufgeklärt geblieben, weshalb Admiral Brommy sich diese Gelegenheit entgehen ließ, ein feindliches Schiff zu nehmen. Mangel an Mut war nicht anzunehmen, er hatte also wahrscheinlich Befehle von Frankfurt, die seine Handlungsweise bestimmten.

Als die deutsche Flotte unter den Hammer kam, deckte Preußen seine für sie gezahlten Matrikularbeiträge durch Übernahme der „Gefion" und des „Barbarossa". Da letzterer ursprünglich doch nur ein Kauffahrteidampfer war, wurde er in ein Kasernenschiff umgewandelt und die Maschine herausgenommen. Früher in Danzig, lag er seit 1865 in Kiel, war jedoch mit der Zeit untauglich geworden und wurde vor einigen Jahren bei Übungen mit Fischtorpedos als Ziel derselben in die Luft gesprengt.

Die Geschichte der „Gefion" ist mit blutigen Lettern verzeichnet. Der 5. April 1849, an dem sie durch deutsche Batterien in der Bucht von Eckernförde zum Streichen der Flagge gezwungen wurde, während das Linienschiff „Christian VIII" in die Luft flog, wird für deutsche Waffen und deutsche Tapferkeit ein ebenso ruhmreicher Tag bleiben, als er für Dänemark und dessen Flotte schmerzhaft sein muß.

Es war ein Schlag, wie er die letztere kaum härter treffen konnte, und ein gewisser Trost lag für sie nur darin, daß ein seltenes Zusammentreffen von unglücklichen Umständen fast ebensoviel zum Verluste der beiden Schiffe, des Stolzes der Dänen, beitrug als die Geschosse der deutschen Batterien.

Die Unternehmung des dänischen Geschwaders gegen Eckernförde sollte eine Diversion sein, um die der schleswig-holsteinischen Armee zu Hilfe eilenden Reichstruppen, welche bereits in Flensburg standen, zum Rückzuge zu bewegen und gleichzeitig die Schleswig-Holsteiner zur Teilung ihrer Truppen zu veranlassen. Der Besitz von Eckernförde hätte den Dänen eine gefährliche Flankenstellung verschafft, durch welche die Stadt Schleswig bedroht wurde. Sie hofften deshalb durch diesen Stoß die Kräfte des Generals von Bonin zu teilen und dann von

Norden her mit ihrer doppelt so starken Armee die einzelnen Korps der Schleswig-Holsteiner und Reichstruppen zu vernichten.

Das Geschwader bestand aus dem Linienschiff „Christian VIII" von vierundachtzig, der Fregatte „Gefion" von sechsundvierzig, den Raddampfern „Hekla" und „Geyser" von je sechs Geschützen und aus drei Transportschiffen, auf denen sich Landungstruppen befanden. Es stand unter dem Befehl des Kapitän Paludan, Kommandant des „Christian VIII", und zeigte sich am 4. April nachmittags vor der Bucht von Eckernförde. Der heftige Wind verhinderte an diesem Tage zwar das Einlaufen, aber die Erscheinung der gewaltigen Schiffsmacht mit hundertzweiundvierzig schweren Geschützen versetzte die Bewohner Eckernfördes in die lebhafteste Unruhe und Besorgnis. Ihr ganzer Schutz bestand in zwei Strandbatterien. Die am Nordstrande belegene unter dem Befehle des Hauptmanns Jungmann zählte vier Achtzehnpfünder und zwei Achtundsechzigpfünder Bombenkanonen, die Südbatterie unter dem Kommando des Unteroffiziers Preußer vier Achtzehnpfünder. Die artilleristische Besatzung dieser beiden Schanzen betrug etwa neunzig Mann, davon über die Hälfte Rekruten, und zwei Bataillone, von denen eines lediglich aus Rekruten bestand, bildeten das Soutien der Batterien.

Das Verhältnis der beiderseitigen Geschützzahl stellte sich wie 1 : 14, und es rechtfertigte gewiß den auf allen Gemütern lastenden Druck. Wie durfte man bei einer solchen Übermacht auf einen siegreichen Ausgang hoffen, umsomehr als die Anlage der Batterien selbst nur eine sehr schwache war!

Das Gefühl der bangen Erwartung scheuchte die Nachtruhe und steigerte sich zur fieberhaften Aufregung, als die Dänen am folgenden Morgen mit Tagesanbruch bei schönem Wetter und leichter östlicher Brise mit schwellenden Segeln in die Bucht einliefen und „Christian VIII" und die „Gefion" sich auf etwa tausend Schritt südöstlich von der Nordbatterie vor Anker legten. Ihre Absicht war, zunächst diese durch ihr Massenfeuer zu vernichten und dann sich auf die Südschanze zu werfen. Hauptmann Jungmann konnte den beiden Breitseiten der Dänen von fünfundsechzig Geschützen nur die vier Achtzehnpfünder entgegenstellen, da die beiden Achtundsechzigpfünder mit ihren Scharten mehr in südwestlicher Richtung nach der Stadt zu zeigten, aber der Tapfere zögerte keinen Augenblick, den ungleichen Kampf mit ebenso beispiellosem Mute als eiserner Ruhe und Umsicht aufzunehmen.

Als die Schiffe an der Schanze vorbeisegelten, eröffneten sie das Feuer, um dann zu ankern und es weiter fortzusetzen. Als die ersten Breitseiten erkrachten, ihr Donner über das Wasser rollte und sich an den Uferhöhen in hundertfachem Echo fortpflanzte, während die todbringenden Geschosse wie ein Eisenregen auf die kleine Schanze niederschmetterten und das Erdreich aufwühlten, da erbebte wohl selbst das Herz des Mutigsten unter den Tausenden von Zuschauern, die von den benachbarten Höhen auf das furchtbare Schauspiel herabblickten.

Auch die Besatzung der Schanze selbst schien einen Augenblick wie betäubt von dem Höllenfeuer, das um sie sprühte; doch es war nur ein Moment, dann hatte die junge Mannschaft sich wiedergefunden, und angefeuert durch das Beispiel

ihres Hauptmanns begann sie nun einen Kampf, der fast einzig in der Geschichte dasteht und jeden einzelnen zum Helden stempelte.

Es war sechs Uhr morgens, als sich das Gefecht entspann, und fünf Stunden lang überschütteten die Dänen ihren winzigen Gegner mit Kugeln und Granaten, ohne ihn zum Schweigen zu bringen. Ein Geschütz nach dem andern wurde demontiert oder umgeworfen, die Brustwehren fast der Erde gleich, ein Dritteil der Besatzung kampfunfähig gemacht und die deutsche Fahne heruntergeschossen; aber an Übergabe dachte weder der heroische Jungmann noch seine tapfere Mannschaft.

Mit eisiger Ruhe wurden die Geschütze repariert, aufgerichtet und wieder in Position gebracht, um Schuß für Schuß mit tödlicher Sicherheit in die Rumpfe der feindlichen Kolosse zu schleudern. Eine Abteilung Rekruten des dritten Reservebataillons ersetzt die fehlende Kraft der toten und verwundeten Bedienungsmannschaft, die herabgeschossene Fahne wird sofort wieder aufgepflanzt und flattert lustig im Winde. Seit acht Uhr läßt Hauptmann Jungmann aus einem der Geschütze nur glühende Kugeln feuern. Keine verfehlt ihr Ziel, die Dänen haben vollauf zu thun, um die entstehenden Brände zu löschen und die gefährlichen Geschosse aus den Schiffsseiten mit Äxten herauszuhauen. Doch müssen eine oder mehrere unerreichbar sein und ihre glühende Masse pflanzt den Keim des Verderbens in das verfemte Linienschiff. Eine Rauchsäule dringt aus seinen Seiten hervor und verkündet den Zuschauern am Lande, daß im Schiff Feuer ausgebrochen ist. Wird es gelöscht werden oder als Verbündeter der bedrängten Nordbatterie zu Hilfe kommen? Es scheint nicht so; ununterbrochen speien die Geschütze des „Christian“ ihr entsetzliches Feuer, Lage um Lage entsenden sie auf die Schleswig-Holsteiner, und mit jeder derselben wird die Schanze mehr geschwächt. Ihre beschädigten Geschütze können nur noch in langen Pausen feuern, und den geängstigten Zuschauern drängt sich das Blut zum Herzen; es ist kein Zweifel mehr, in kurzer Zeit muß die tapfere Batterie unterliegen.

Doch auf einmal ändert sich der Gang des Gefechtes, und ein schwerer Stein wälzt sich vom Herzen der Deutschen. Wo die Not am größten, da ist die Hilfe am nächsten, und sie kam auch hier. Seit dem Morgen hatte der Ostwind stetig an Stärke zugenommen; gegen elf Uhr war er so heftig geworden und hatte eine so hohe See erzeugt, daß die Schiffe vor ihren Ankern trieben und um tausend Schritt weiter westlich gerieten.

Diese von den Elementen erzwungene Positionsveränderung entschied das Schicksal der beiden Schiffe. Sie kamen dadurch soweit in den Bereich der Südbatterie, daß diese jetzt mit furchtbarer Präzision ihr Feuer auf sie richten konnte. Aber auch die Nordbatterie brachte nun ihre beiden 68-Pfünder zur Geltung, und zwischen beiden Schanzen fuhr noch eine zur Hilfe geeilte Nassauische Feldbatterie am Strande auf, deren Granaten schreckliche Verwüstungen auf den dem Unglück geweihten Fahrzeugen anrichteten. Zwar versuchte das Linienschiff, die Südbatterie durch sein Massenfeuer zu erdrücken, und seine Geschosse brausten mit so furchtbarer Gewalt auf sie ein, daß die Erde erzitterte, allein auch hier fanden

die Dänen an Preußer und seinen Mannschaften dieselben todesmutigen tapfern Gegner, denselben zähen ausdauernden Widerstand und die eiserne Ruhe, wie drüben an Jungmann. Schuß auf Schuß erfolgte, wie auf dem Exerzierplatze, aber stets mit verderblicher Wirkung; fast keiner verfehlte sein Ziel. Namentlich litt die „Gefion“ außerordentlich durch Preußers Geschütze und die Nassauer Batterie. Infolge der Windrichtung lag ihre eine Breitseite der Nordschanze, das Heck aber den beiden Batterien zugekehrt. Sie konnte sich deshalb diesen gegenüber nur mit ihren beiden Heckgeschützen verteidigen, während die mörderischen deutschen Geschossen jetzt ihren verheerenden Weg durch die ganze Länge des Schiffes nahmen.

Zweimal wurden durch sie die Besatzungen der Heckgeschütze kampfunfähig gemacht und ganze Reihen niedergestreckt. Die Matrosen, welche bereits die Nutzlosigkeit eines ferneren Widerstandes erkennen mochten, weigerten sich, den gefährlichen Platz wieder zu besetzen, wo sie sicherer Tod oder Verstümmelung erwartete. Da nahmen tapfere Kadetten die verhängnisvolle Stelle ein, aber der kühne Mut der Jünglinge vermochte ebensowenig gegen das Geschick. Das Backbordgeschütz war bereits demontiert; nach wenig Minuten machte eine Granate auch das Steuerbordgeschütz unbrauchbar, und die Hälfte der Kadetten lag mit zerschmetterten Gliedern auf dem blutgetränkten Verdeck.

Der Kommandant sah ein, daß sein schönes Schiff unfehlbar dem Verderben geweiht sei, wenn es nicht gelang, dem entsetzlichen Feuer der deutschen Geschütze zu entrinnen. Als letztes Rettungsmittel wird der „Geyser“ zum Bugsieren heransignalisiert. Er kommt schleunigst; schon ist das Bugsiertau an ihm befestigt, seine Räder setzen sich in Bewegung, um die Fregatte fortzuschleppen — doch es ist ein Unglückstag für die Dänen, eine Kugel schneidet das Tau ab. Abermals wird es befestigt, da schlägt ein zweites Geschoß in den Radkasten des „Geyser“ und zwingt das stark beschädigte Schiff zur Flucht. Auch dem „Hekla“ hatte ein Schuß das Ruder unbrauchbar gemacht, er konnte den bedrängten Kameraden nicht helfen, und vergebens signalisierte das Linienschiff nach seinem Beistande. Die weißliche Rauchwolke, welche aus dem „Christian“ hervorquoll, wurde immer dichter, bisweilen verbarg sie schon das ganze Schiff den Blicken. Offenbar nahm das Feuer überhand. Der wachsende Ostwind trieb die Fahrzeuge immer näher der Küste und den Batterieen; keine Kugel fehlte mehr, alle Tapferkeit der Dänen war umsonst, wo sie hinblickten, schauten sie nur Tod und Verderben. Eine dumpfe Verzweiflung ergriff die braven Seeleute, über die das Unglück von allen Seiten hereinbrach, und Kapitän Paludan mußte diesen Verhältnissen Rechnung tragen.

Nach sechsstündigem furchtbaren Kampfe und einem Verlust von über hundertfünfzig Mann auf beiden Schiffen zog er die Parlamentärflagge auf. Der betäubende Donner der Geschütze schwieg, der Ostwind verwehte die Wolken von Pulverdampf, welche auf dem Wasser lagerten, aber die dem „Christian VIII“ entsteigende Rauchwolke wich nicht, sie war nur noch dichter geworden.

Ein Boot verließ das Linienschiff, und ein Marineoffizier überbrachte ein Schreiben des dänischen Geschwaderkommandanten. Sein Stolz war noch nicht

gebrochen; er sprach nicht von Übergabe, sondern verlangte nur freien Abzug mit seinen Schiffen. Weigerten sich die Deutschen ihn ziehen zu lassen, so drohte er, Eckernförde in Brand zu schießen.

So unmenschlich diese Drohung war, eine wehrlose Stadt einzuäschern, und so sehr man ihre Ausführung für möglich hielt, vermochte sie die Bürger von Eckernförde nicht einzuschüchtern. Sie zwangen ihren dänisch gesinnten Bürgermeister zu einer Antwort an Paludan, in der sie die Entscheidung über die Einstellung oder Fortdauer der Feindseligkeiten den Militärbehörden anheimgaben, und diese schlugen die Forderung der Dänen rund ab.

Noch einmal versuchten diese Unterhandlungen anzuknüpfen, aber das zweite Parlamentärboot wurde zurückgewiesen und gar nicht zur Landung gelassen.

Nach dreistündiger Waffenruhe, nachdem die heldenmütigen Artilleristen ihre Geschütze wieder so gut wie möglich in stand gesetzt und sich mit Speise und Trank erquickt hatten, ließ Hauptmann Jungmann dem Kommandanten des Linienschiffs mitteilen, daß er in zehn Minuten die Feindseligkeiten wieder beginnen werde.

Nach Erneuerung der Feindseligkeiten versuchte Paludan unter Segel zu gehen. Schon waren die Segel vorgeschotet, sie füllten und das Schiff begann zu drehen — da sausten die Granaten der Nassauer Batterie unheilvoll durch die Lüfte und zerplatzten im Takelwerk, die zersplitterten Raaen, die abgeschossenen Taue und zerrissenen Segel machten jedes Manöver unmöglich, und der Wind trieb das unglückliche Schiff noch näher an das Ufer und auf eine Sandbank.

Vergebens bot es noch einmal alles auf, durch Massenfeuer die ganz ungedeckt am Strande stehenden Nassauer zu erdrücken. Das Auge der Geschützkommandeure war unsicher geworden, sie trafen nicht; auch die Drohung die Stadt zu beschießen wurde nicht ausgeführt, dagegen schmetterten die Kartätschen der Deutschen an Bord alles nieder.

Die „Gefion“ befand sich in gleich schrecklicher Lage. Ihre Bemannung war so geschwächt, daß sie nicht mehr den Versuch machen konnte, unter Segel zu gehen, während die unbarmherzigen Geschosse der Südbatterie fortwährend in ihr verteidigungsloses Heck schlugen und verheerend durch die Verdecke fuhren.

Endlich nach dreiviertelstündiger Dauer des neuen Kampfes sah Paludan ein, daß eine weitere Fortsetzung desselben ein nutzloses Hinmorden der eignen Mannschaft sei, und daß die Schiffe unrettbar verloren waren. Mit blutendem Herzen strich er um fünfeinhalb Uhr abends die Flagge, und kurze Zeit nachher senkte sich auch der Danebrog an der Gaffel der „Gefion“, welche in der letzten halben Stunde überhaupt nur noch mit einzelnen Schüssen das Feuer der Nordbatterie erwidert hatte. Die beiden schönsten Schiffe der dänischen Flotte befanden sich in den Händen der Deutschen.

Der Brand auf dem Linienschiffe hatte indessen immer mehr um sich gegriffen, bei seiner Ausdehnung und der demoralisierten Mannschaft war an Löschen nicht mehr zu denken, und die vollständige Zerstörung des Schiffes über kurz oder lang unausbleiblich.



Christian VIII. Gefion.

Übergabe des „Christian VIII“ und der „Gefion“ bei Eckernförde am 5. April 1849.

Es galt deshalb, die Mannschaften so schnell wie möglich an Land zu retten, um sie vor der schrecklichen Katastrophe zu bewahren, und hier war es, wo der tapfere Unteroffizier Preußer, nachdem er so viele Stunden in unerschütterlicher Ruhe im heißesten Kugelregen gestanden, mit humanstem Eifer auf die Rettung seiner Feinde bedacht war und für die schleunigste Ausschiffung der Mannschaften Sorge trug.

Bereits waren über sechshundert Mann an Land gebracht — da erzitterte die Erde von einem furchtbaren Krachen, eine gigantische Feuersäule schoß aus dem Meere empor, umgeben von dunkeln Rauchmassen. Die furchtbare Tragödie des Tages hatte ein noch furchtbareres Ende gefunden, das stolze Schiff war in die Luft geflogen. Unter seinen Trümmern lagen zweihundert Dänen und — der brave Preußer begraben. Er hatte als Held gekämpft und war als Held gestorben. Ehre seinem Andenken!

Die Dänen verloren in diesem Kampfe hunderteinunddreißig Tote, achtzig Verwundete und neunhundertdreiundvierzig Gefangene, auf deutscher Seite betrug der Verlust vier Tote und siebzehn Verwundete.

So endete der unvergeßliche Tag von Eckernförde.

Die „Gefion" war sehr zerschossen, wurde aber schleunigst repariert und dann der deutschen Flotte einverleibt. Sie erhielt den Namen „Eckernförde" und blieb in dem dortigen Hafen liegen. Ihre Drangsale schienen damit jedoch noch nicht enden zu wollen, und anderthalb Jahre später, am 12. September 1850 war sie nahe daran, das Schicksal „Christians VIII" zu teilen.

Kurz vor der Schlacht von Idstedt sandte König Friedrich Wilhelm IV ein Detachement von hundert Soldaten unter dem Major von Szymborski an Bord des Schiffes und gestattete zugleich, daß auf letzterem die preußische statt der deutschen Kriegsflagge geheißt wurde, um bei etwaigem Vorrücken der Dänen die „Eckernförde" als neutrales Schiff vor der Wegnahme zu schützen.

Als dann die Stadt nach der Schlacht von Idstedt wirklich von den Dänen besetzt wurde, versuchten sie die Fregatte, die sie offen nicht fortnehmen konnten, zu vernichten, indem sie ein ganz in der Nähe des unmittelbar am Lande liegenden Schiffes befindliches Holzlager in Brand steckten und gleichzeitig von einigen Kanonenbooten über und auf die „Eckernförde" schossen, um angeblich eine jenseits liegende Schiffbrücke zu zerstören.

Eine 68-pfündige Bombe sprang im Zwischendeck, die Raaen und Wanten begannen bereits zu brennen, jedoch erschienen noch rechtzeitig Schleswig-Holsteinische Truppen in der Stadt und vertrieben die Dänen, und ebenso gelang es, den Brand zu löschen und das Schiff zu retten.

Nach dem Frieden wurde es im November 1850 nach Bremerhaven gebracht, heißte wieder die deutsche Flagge und ging bei Auflösung der deutschen Flotte am 1. Mai 1852 in den Besitz von Preußen über, wobei es zugleich seinen früheren Namen „Gefion" zurückerhielt.

Die Fregatte wurde für eine längere Expedition ausgerüstet, ging im Juli nach Vlissingen, um gedockt zu werden, und trat im Oktober 1852 in Gemein-

schaft mit der Korvette „Amazone“ und dem Transportschiff „Merkur“ unter dem Befehl des Kommodore, jetzigen Vizeadmiral a. D. Schröder eine Reise an, die zweieinhalb Jahre währte. Das Geschwader berührte Madeira und Teneriffa, begab sich dann nach Monrovia, der Hauptstadt der Negerrepublik Liberia an der Westküste Afrikas, von dort nach den La Plata-Staaten, Brasilien, Havana, Neu-Granada und Virginien. Sodann segelte es nach England zurück, um später die verschiedenen Häfen des Mittelmeeres und namentlich der Levante zu besuchen, und kehrte im Juli 1854 nach der Ostsee heim, um einige schwedische Häfen sowie Swinemünde anzulaufen und im Spätherbst desselben Jahres außer Dienst gestellt zu werden.

Im Jahre 1856 machte die „Gefion“ dann abermals eine Reise nach Brasilien. Dies war jedoch ihre letzte größere Expedition. Obwohl das von den Dänen 1842 mit größter Sorgfalt und vom besten Holze gebaute Schiff bis zuletzt in seinen Hölzern kerngesund war, hatte es als Segelschiff für die aktive Kriegsmarine keinen Wert mehr und wurde deshalb in ein Artillerieschulschiff umgewandelt, auf dem die Geschützkommandeure der Flotte ihre praktische und theoretische Ausbildung erhielten. Als solches konnte es, da es den Hafen nicht verließ, so lange als Artillerieschulschiff seine Zwecke erfüllen, bis die Einführung der neuen mächtigen Geschützkaliber die Beschaffung eines größeren Schiffes notwendig machte, da die „Gefion“ die letzteren nicht zu tragen vermochte. Seitdem diente die „Gefion“ als Kasernenschiff im Hafen von Kiel, aber die Voraussetzung, daß man die Trophäe eines für deutsche Waffen so ruhmvollen Tages, wie des 5. April 1849, mit derselben Pietät zu erhalten bestrebt sein würde, wie England das Linienschiff „Victory“, auf dem Nelson, der Held von Trafalgar, fiel, ist nicht eingetroffen. Man hat sie vor einigen Jahren als Ziel von Fischtorpedos in die Luft gesprengt.

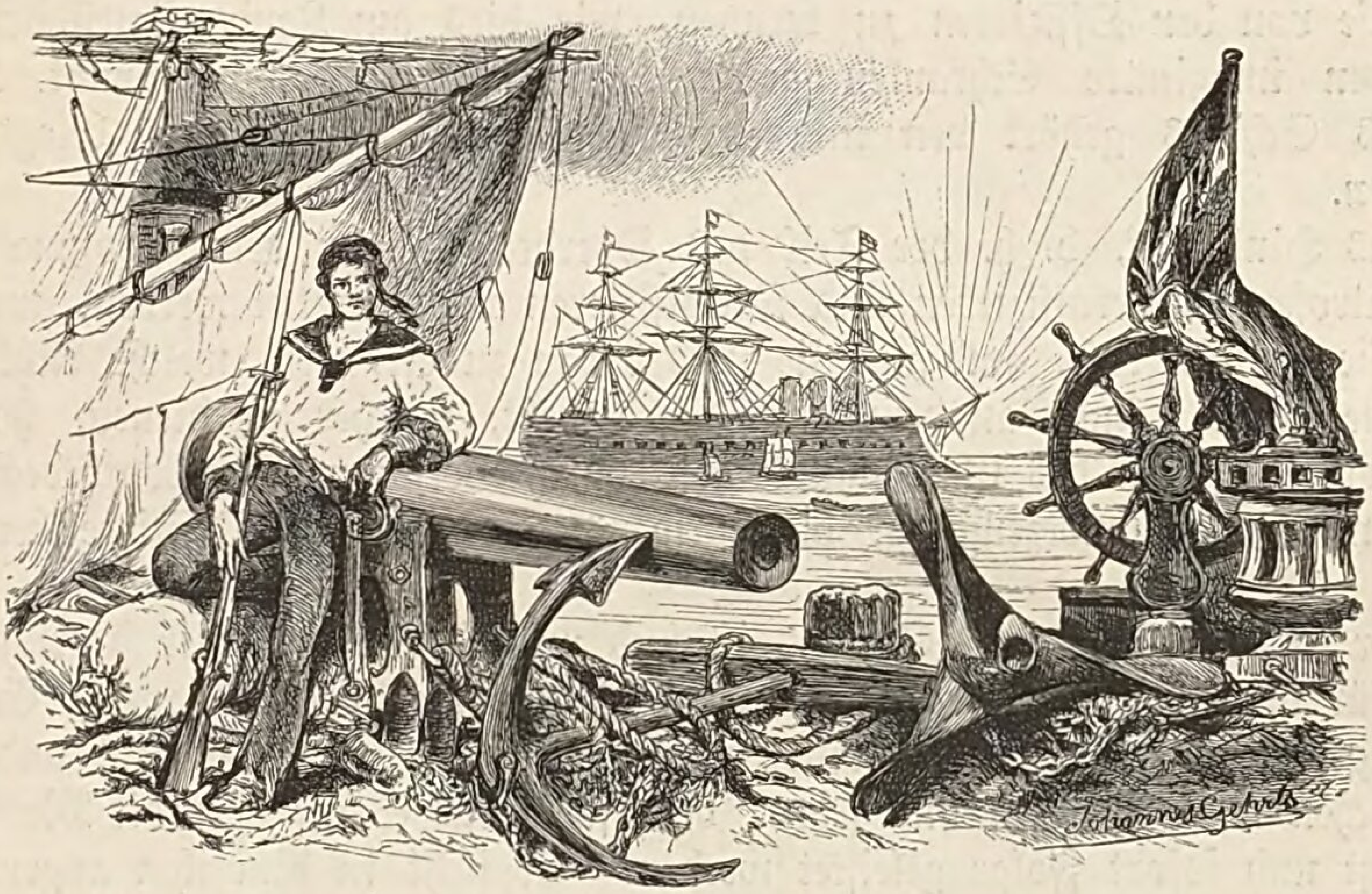
Als zweites Artillerieschulschiff diente zur Ablösung der „Gefion“ die Segelfregatte „Thetis“. Sie ist englischen Ursprungs und wurde im Jahre 1854 während des Krimkrieges von der englischen Regierung gegen zwei kleine aber mit sehr schweren Geschützen bewaffnete eiserne Raddampfer „Nix“ und „Salamander“ eingetauscht, welche die preußische Marine damals besaß. Den Engländern, welche flachgehender Fahrzeuge dringend zu ihren Kriegsoperationen im Schwarzen und Asowschen Meere bedurften, war mit diesem Tausche sehr gedient und ebenso kam er der preußischen Marine zu statten. Die Aufgabe der letzteren war damals hauptsächlich die Vor- und Ausbildung von Personal, und für diese Zwecke war eine schöne Fregatte wie die „Thetis“ eine vortreffliche Acquisition. Sie führte achtunddreißig Kanonen und eine Besatzung von vierhundert Mann und war bis 1862 fast ununterbrochen auf längeren Reisen nach Westindien, Süd- und Nordamerika, dem Mittelmeer und nach Ostindien in Dienst. Die letztere Expedition, welche sie unter Befehl des Kapitäns zur See, jetzigen Vizeadmirals z. D. Jachmann in Gemeinschaft mit der „Arkona“, dem Schoner „Frauenlob“ und dem Transportschiff „Elbe“ unternahm, dauerte dreieinhalb Jahre und ist in ihren Hauptmomenten schon bei Gelegenheit der „Arkona“ erwähnt worden. Die

„Thetis“ kam als das letzte Schiff des Geschwaders im Winter 1863 zurück; sie hatte noch eine Tour nach Brasilien gemacht.

Seitdem verblieb die Fregatte in der Ostsee, da die Dampfkorvetten, die Übungs- und moderne Kriegsschiffe zugleich sind, ihre Dienste zweckmäßiger versahen.

Eine Zeitlang wechselte sie mit der „Gefion“ als Artillerieschulschiff ab, ist aber als gänzlich unbrauchbar seit 1872 aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen, um als Kohlenmagazin in Wilhelmshaven Verwendung zu finden.

Der Dienst an Bord.



Der Dienst an Bord.

In dem Kapitel „Bemannung“ ist bereits dargelegt, daß die Besatzung eines Schiffes ein von einem einheitlichen Willen geleitetes Ganzes bilden muß, wenn sie die schwierigen Lagen, in die sie so oft versetzt wird, siegreich überwinden soll.

Dazu ist vor allem strengste Disziplin erforderlich, die noch um so schärfer sein muß, als bei allen andern militärischen Verbänden, weil die nahe Berührung, in der die verschiedenen Chargen der Besatzung jahrelang in den beschränkten Räumen eines Schiffes leben, sehr dazu angethan ist, das notwendige Subordinationsverhältnis zu lockern.

Als hauptsächliche äußere Mittel zur Aufrechthaltung dieser Disziplin sind eine strenge Etikette, die genaueste Einteilung des Dienstes nach Stunden und Minuten und eine beständige Beschäftigung der Mannschaft notwendige Bedingungen. In bezug auf erstere mag das Formwesen an Bord eines Kriegsschiffes dem Landbewohner oft auffällig und übertrieben erscheinen, aber dies ist keineswegs der Fall. Jahrhundertelange Erfahrung und Studium der mensch-

lichen Natur haben ergeben, daß eine genaue Beobachtung der auf allen Marinen fast gleichmäßig eingeführten Etikette die notwendige Disziplin außerordentlich begünstigt und daß man sie ohne Nachteil für den Dienst nicht aufgeben kann. Wäre der Matrose ein weniger selbständiger Mensch, so würde man darin nachlassen können, aber grade weil sein Fach ihn so viel auf Selbstdenken hinweist, muß er durch äußeren Zwang stets daran erinnert werden, daß er die seiner Stellung gesteckten Schranken nie überschreitet.

Da die Verhältnisse an Bord nicht gestatten, die Matrosen auch räumlich in der Weise von den Offizieren zu trennen, wie dies am Lande stattfinden kann, so werden imaginäre Schranken gezogen. Der vor dem Großmast liegende Teil des Schiffes gehört den unteren Chargen, der hinter ihm belegene den Offizieren.

Das Hinterdeck, d. h. der Teil des Oberdecks hinter dem Großmast, darf von Matrosen, Unteroffizieren und Deckoffizieren nur betreten werden, wenn der Dienst sie dorthin ruft, und um sie stets daran zu erinnern, welche Achtung sie dem Orte schuldig sind, an dem die Flagge weht, welcher sie dienen, haben sie beim Vorbeipassieren des Großmastes stets durch Berühren der Kopfbedeckung zu salutieren, eine Ehrenbezeugung, die übrigens auch sämtliche Offiziere beobachten müssen.

Der Kommandant eines Schiffes ist und muß dessen absoluter Herrscher sein. Er ist für alles verantwortlich, und seine Befehle regeln das Ganze. Er bildet für die gesamte Besatzung die höchste Instanz, steht über den Parteien, und seinen Aussprüchen muß in allem und jedem, betreffe es das Schiff oder die Mannschaft, unbedingt und sofort Folge geleistet werden. Er steht in dem ihm angewiesenen Reiche wie ein Fürst da, und wenn eine solche Stellung auch auf der einen Seite ihr Angenehmes hat und Befriedigung gewährt, so ist sie anderseits wieder mit vielen Unannehmlichkeiten und einer Isolierung verbunden, die man in analogen Chargen der Landarmee nicht kennt.

Ein vertraulicher Verkehr mit seinen Offizieren ist durch die Verhältnisse auf das geringste Maß beschränkt. Am Lande haben die Truppen ihren eine gewisse Zeit dauernden Dienst. Ist dieser absolviert, so ist der Offizier wenigstens sein eigener Herr. Er kann es sich in seiner Häuslichkeit bequem machen, allein oder mit Kameraden in Gesellschaft gehen und nach Belieben über seine freie Zeit disponieren. Vorgesetzten gegenüber tritt er in ein gesellschaftliches Verhältnis und verkehrt mit ihnen in dieser Weise.

Das ist an Bord nicht möglich, denn hier herrscht immer Dienst. Außer den für letzteren besonders festgesetzten Stunden hat der Kommandant beständig das Schiff im ganzen und in seinen Einzelheiten zu überwachen, jeden Augenblick gewärtig zu sein, eingreifen und den persönlichen Befehl übernehmen zu müssen. Zu keiner Tages- oder Nachtzeit ist er davor sicher, sofort an Deck berufen zu werden, und eine Ruhezeit gibt es für ihn nicht. Das dienstliche Verhältnis zu seinen Untergebenen läßt sich daher nicht zeitweise abstreifen, sondern muß immer gewahrt bleiben, und so steht der Kommandant den Offizieren stets nur als militärischer Vorgesetzter gegenüber.

Selbst aber, wenn unbeschadet der Disziplin ein vertrauteres Verhältnis zwischen Kommandant und Offizieren sich herstellen ließe und jeder von ihnen es verstände, Privatleben und Dienst bei dem steten Ineinandergreifen derselben scharf und mit richtigem Takte zu trennen, verhindern andere Umstände eine freundschaftliche Näherung.

Der beschränkte Raum an Bord gebietet auch eine Beschränkung der Besatzungsstärke auf das geringste zulässige Maß. Im allgemeinen gilt es als Regel, einem Schiffe drei wachehabende Offiziere und einen ersten Offizier zu geben. Letzterer ist ein vielgeplagter Mann und dem Kommandanten für alles verantwortlich, was im Schiffe passiert, während ihm speziell die Ordnung und Reinlichkeit, die Aufrechthaltung der Disziplin, die Verteilung der Mannschaft auf ihre Posten und ihre Ausbildung, die Beaufsichtigung der Bemastung und Betakelung, der Sicherheitsdienst, die Erziehung der Kadetten, die Verwaltung des Inventars und Materials und tausend andere Dinge obliegen, die sich nicht aufzählen lassen.

Ein erster Offizier, der seine Schuldigkeit thun will, hat deshalb keinen Augenblick Ruhe. Morgens vier Uhr holt sich bereits der Bootsmann von ihm seine Befehle für die Arbeiten auf der Morgenwache, unter denen das unvermeidliche Deckwaschen obenan steht, und nachdem er den ganzen Tag auf den Beinen gewesen, hundertmal die Treppe auf- und abgelaufen, Musterungen abgehalten, alle Räume inspiziert hat, ist er abends zehn Uhr, wenn sein gewöhnlicher Dienst ein Ende hat, froh, seine Koje aufsuchen zu können und im Schlaf die nötigen Kräfte für die Anstrengungen des folgenden Tages zu sammeln.

Die wachehabenden Offiziere lösen sich in ihrem Dienste vierstündlich ab. Jeder derselben hat deshalb meistens täglich acht Stunden Wache. Dieser Dienst ist aber von dem Wachtdienste der Landoffiziere sehr verschieden und nicht mit ihm zu vergleichen. Der Seeoffizier muß während der Dauer seiner Wache beständig auf dem Deck sein und darf dasselbe nur in den allerdringendsten Fällen, wenn er z. B. dem Kommandanten eine unaufschiebbare persönliche Meldung zu machen hat, verlassen. Ihm ist die Sicherheit des Schiffes und dessen Mannschaft anvertraut. Er hat dem Zustande der Witterung gemäß die Segelführung zu regulieren, auf das Steuern zu achten und für die richtige Navigierung des Schiffes Sorge zu tragen. In der Nacht steigert sich seine Verantwortlichkeit noch höher, weil die Gefahren, wie z. B. entgegenkommende Schiffe, in der Dunkelheit weit plötzlicher als am Tage auftreten. Er hat deshalb die gespannteste Aufmerksamkeit auf alle möglichen Dinge zu richten, alle seine Sinne auf das schärfste anzustrengen und muß in beständiger Bewegung sein.

Mit den acht Stunden der täglichen Wache ist außerdem sein Dienst keineswegs abgethan. Bei den Exerzitien der Mannschaft, die täglich drei bis vier Stunden dauern, hat er seinen bestimmten Platz, ihm ist eine Division der Leute zugeteilt, für deren Bekleidungszustand 2c. er verantwortlich ist, bei jedem allgemeinen Manöver, zu dem „alle Mann“ gebraucht werden, muß er auf seinem Posten sein, und so läßt auch ihm der Dienst kaum mehr Zeit übrig, als er notwendig zum Schlafe gebraucht.

Außer den drei Wachehabenden gibt es auf größeren Schiffen noch einen Navigations- und einen Batterieoffizier. Ersterer ist dem Kommandanten für die ganze Navigierung des Schiffes verantwortlich, hat alle nautischen, meteorologischen und sonstige in das Fach schlagende Beobachtungen und Berechnungen zu machen und ist deshalb ein vielgeplagter Mann. Nicht besser geht es dem Batterieoffizier, dem die Bewaffnung des Schiffes untergeordnet, der für ihre volle Wirksamkeit verantwortlich ist und alle Geschütz- und Handwaffenexerzitien zu leiten hat.

Die jüngeren auf größeren Schiffen eingeschifften Offiziere werden entweder als zweite Wachehabende auf dem Verdeck verwendet und haben dann denselben Dienst wie die ersten, oder als Zwischendecksoffiziere oder Adjutanten des Kommandanten und haben als solche nicht weniger zu thun.

Selbst also wenn der Kapitän mit den Offizieren in nähere gesellschaftliche Verbindung treten wollte, verbietet sich dies von selbst. Die geringe freie Zeit, welche letzteren bleibt, bedürfen sie notwendig zu ihrer körperlichen Ruhe, weil sie ohne dieselbe die Anstrengungen des Dienstes nicht zu ertragen vermöchten. Der Kommandant steht deshalb in sozialer Beziehung isoliert da. Er wohnt allein und speist allein. Wenn er dann und wann die Offiziere zu Tische bittet oder von ihnen eingeladen wird, so geschieht dies offiziell und unter Beobachtung der für solche Fälle vorgeschriebenen Formen. Nur die Ärzte und die Prediger, deren Subordinationsverhältnis zu ihm ein nicht so strenges wie das der Offiziere zu sein braucht und denen ihr Dienst freie Zeit gestattet, bilden öfter einen mehr freundschaftlichen Umgang für den Kommandanten und leisten ihm abends bei guter Witterung und wenn er sonst keine Störung zu befürchten hat, auf einige Stunden Gesellschaft.

In der Offiziermesse herrscht etwas mehr Geselligkeit, aber einem wirklich gemütlichen Zusammenleben tritt auch hier der Dienst hindernd entgegen. In den unmittelbar neben der Messe gelegenen Kammern schlafen die Offiziere, welche die Nachtwachen bekommen, vor ihr die Kadetten und Matrosen. Sie dürfen in der ihnen so nötigen Ruhe nicht gestört werden, und nach acht Uhr ist nur noch leises Sprechen erlaubt. Als Vorsichtsmaßregel müssen um zehn Uhr alle Lichter bis auf ein paar verschlossene und unter Aufsicht eines Postens stehende Laternen im Zwischendeck gelöscht werden, und somit ist der Abend aller Gemütlichkeit beraubt.

Man sieht hieraus, daß der Seedienst ein schwerer ist und daß die wenigen Annehmlichkeiten, welche er bietet, teuer und mit einem Leben voller Strapazen und Zwang erkauft werden müssen.

Wie ich schon weiter oben erwähnte, ist der Dienst und das ganze Leben an Bord durch genaueste Zeiteinteilung wie ein Uhrwerk geregelt. Alles geht nach dem Glockenschlage und auf die Minute: Essen, Trinken, Schlafen, Anziehen und Exerzitien.

Die Mannschaft ist in zwei Wachen, Steuerbord- und Backbordwache, geteilt, von denen die erste ungerade, die letztere gerade Nummern erhält. Die Wachen lösen sich vierstündlich ab; nur auf der Abendwache von 4—8 Uhr zweistündlich, weil sonst dieselben Leute täglich dieselbe Wache bekommen würden. Handwerker, Köche, Kellner und noch verschiedene andere Funktionäre sind von diesem

regelmäßigen Wachtdienst ausgenommen. Man bezeichnet sie mit dem Namen Freiwächter, aber ihr Dienst ist deswegen nicht leichter. Sie stehen morgens um vier Uhr auf, müssen den ganzen Tag arbeiten und sind nur von acht Uhr abends dienstfrei. Immerhin sind sie durchschnittlich noch besser daran als die Seeleute, welche abwechselnd nur sieben und vier Stunden Schlaf in je vierundzwanzig Stunden, — wenigstens im Bette — haben, da während der Freizeit am Tage keine Hängematten ausgeteilt werden.

Aus der nachstehenden Zeiteinteilung eines Seetages an Bord von Kriegsschiffen wird der Leser ermessen können, wie wenig beneidenswert das Los eines Matrosen ist, und welche Bewunderung es verdient, wenn er bei einem solchen Leben trotzdem noch Humor behält.

Geht ein Schiff in See, so ist es Sitte, die Wache acht Uhr abends aufzusetzen, weil dann im Laufe des Tages soviel zu thun ist, daß „alle Mann“ auf Deck sein müssen. Der regelmäßige Schiffsdienst beginnt deshalb auch mit diesem Zeitpunkte.

Steuerbordwache geht immer zuerst zur Koje. Nach altem Usus ist Steuerbord, d. h. die rechte Seite des Schiffes, wenn man von hinten nach vorn blickt, die bevorzugte. Im Hafen gehört sie auf dem Halbdeck dem Kommandanten und dem wachehabenden Offizier, alle übrigen Offiziere haben, wenn sie nicht dienstlich beschäftigt sind, sich an Backbordseite aufzuhalten. Die Mannschaften dürfen, wenn sie das Hinterdeck betreten, dies nur von Backbord aus thun. Auf dem Vorderdeck gehört Steuerbord den Deckoffizieren und Unteroffizieren, die Mannschaft bleibt an Backbord. Es ist dies auch wieder eine der imaginären, aber zur Aufrechthaltung der Disziplin notwendigen Schranken zwischen Untergebenen und Vorgesetzten. In See fällt dieser Unterschied zwar fort, aber dann ist die Luvseite — die dem Winde zugekehrte — für die Vorgesetzten, und die Untergebenen gehen nach See.

Die Freiwache hat fünfzehn Minuten vor acht Uhr ihre Hängematten erhalten und im Zwischendeck an numerierten Haken aufgehängt. Die Zeit des Zubettgehens wird nicht streng bemessen, aber durch Auslöschen der Backslampen, das der Zwischendecksoffizier fünfzehn Minuten nach acht Uhr beordert, indirekt begrenzt. Es bleiben nur einige große Sicherheitslaternen brennen, die gerade soviel Licht verbreiten, daß die Mannschaften beim Aufstehen ihr an der Hängematte befestigtes Zeug sehen können. Die nebeneinander Schlafenden dürfen sich auf einige Zeit flüsternd unterhalten. Fünf Minuten vor neun Uhr jedoch ertönt die schrillende Pfeife des Bootsmanns in die Luken hinunter, und das Kommando „Ronde! Ruhe im Schiff!“ gebietet überall Schweigen.

Hinten im Batteriedeck steht das Rondepersonal versammelt, sämtliche Deckoffiziere, der Bordfeldwebel, die Offiziere und Kadetten, welche die Aufsicht über die verschiedenen Decke zu führen haben. Mit dem Schlage neun tritt der erste Offizier zu ihnen und beginnt eine genaue Inspektion der Batterie und des Zwischendecks. Hauptzweck derselben ist die Gewißheit, daß alle Feuer und Lichter gelöscht sind und keine Feuersgefahr während der Nacht zu befürchten ist. Der Zimmermann meldet den Wasserstand im Schiffe, der Feuerwerker die sichere Be-

festigung der Batterie, der Bootsmann, der wie der erste Offizier sich um alles zu bekümmern hat, was im Schiffe vorgeht, berichtet, ob er irgendwelche Unregelmäßigkeit bemerkt hat.

Für alle Fälle steht während der Ronde eine Abteilung der Sicherheitswache in der Batterie unter Gewehr.

Ist die Ronde abgemacht, so stattet der oberste Offizier dem Kommandanten Rapport darüber ab, empfängt von demselben seine Befehle für die am folgenden Tage vorzunehmenden Arbeiten und instruiert danach die verschiedenen Deckoffiziere, deren Tagesdienst damit beendet ist.

Die Backbordwache an Deck ist inzwischen, während Steuerbordwache Hängematten empfing, gemustert und für den regelmäßigen Nachtdienst, das Steuern, Ausguck, Loggen, Loten, bei den Rettungsbojen 2c., verteilt.

Diese Rettungsbojen werden über Bord gefallenen Mannschaften zugeworfen, um sich bis zur Ankunft des ausgesetzten Bootes über Wasser zu halten. Sie sind für den Tag anders konstruiert, als für die Nacht. Als Tagbojen bestehen sie aus flachen Korkringen von nahe 1 Meter äußerem Durchmesser, sind mit Segeltuch genäht und rot gestrichen, weil diese Farbe im Wasser am weitesten sichtbar ist. An jeder Seite des Schiffes sind auf dem Oberdeck mehrere derselben so aufgehängt, daß sie sofort den Verunglückten zugeworfen werden können. Bei ihrer großen Tragkraft halten sie ihn, wenn er sie sich über den Kopf gestreift hat, bis zu den Hüften über Wasser.

Für die Nacht tritt jedoch eine andere Boje in Thätigkeit. Fast immer ist das Schiff in Fahrt, wenn ein Mann über Bord fällt. Ehe es zum Stillstande gebracht werden kann, hat es sich öfter Tausende von Schritten von dem Orte entfernt, und das zu Hilfe eilende Boot würde in der Dunkelheit nicht wissen, welche Richtung es einzuschlagen hat.

Am Hinterende des Schiffes ist deshalb außenbords ein Apparat aufgehängt, der in der Hauptsache aus zwei großen hohlen kupfernen Kugeln besteht, die durch einen hohlen Cylinder zu einem Ganzen verbunden sind. Auf der Mitte dieses Quercylinders ist auf einem Träger ein Kupferkasten mit Zündlichtsatz angebracht, dessen Flamme durch Wasser nicht auslöscht. Der Apparat steht innenbords mit zwei Federn in Verbindung, die von einem Posten überwacht werden. Sobald der Ruf ergeht: „Mann über Bord“, entzündet der Druck der einen Feder das Zündlicht, und die Berührung der zweiten läßt die Boje in das Wasser fallen. Das Zündlicht brennt über zehn Minuten, und bis dahin läßt sich fast immer ein Boot zu Wasser bringen, dem dann die Flamme als Zeichen für die einzuschlagende Richtung dient. Um so schnell als möglich Hilfe zu bringen, ist auf jeder Wache eine Rettungsbootsmannschaft abgeteilt, die nach der Ablösung stets gemustert wird. Fällt ein Mann über Bord, so kümmert sie sich um weiter keine Manöver, sondern macht nur das Boot klar, um es in dem Augenblicke, wo das Schiff zum Stillstande gebracht ist, zu Wasser zu bringen. Es existieren noch verschiedene andere Konstruktionen solcher Bojen, jedoch ist die beschriebene bis jetzt die gebräuchlichste.

Die nicht auf Posten befindliche Wachmannschaft darf sich bei ruhigem Wetter auf Deck niederlegen, ja in den Tropen, wo die beständigen Passatwinde selten Segelmanöver nötig machen, zur Hälfte sich in die Batterie begeben, weil in jenen Gegenden sowohl Mondschein wie Nachttau auf Schlafende schädlich einwirken, aber sobald irgend ein Kommando ergeht, müssen alle sofort auf ihren Posten sein. Den Unteroffizieren ist es nicht gestattet, das Deck zu verlassen oder sich niederzulegen.

Alle Stunden machen ein Unterleutnant oder Kadett und ein Unteroffizier Ronde durch Batterie und Zwischendeck, um zu sehen, ob dort alles in Ordnung ist.

Eine Viertelstunde vor zwölf wird Steuerbordwache geweckt. Sie hat zehn Minuten Zeit, aufzustehen, sich anzuziehen, ihre Hängematten zu schnüren und dieselben nach oben zu bringen. Die Beschränktheit der Schiffsräume gestattet für jede Hängematte nur einen Raum von 48 Zentimeter Breite. Da die Hängemattennummern aber in fortlaufender Zahlenreihe nebeneinander liegen, so wechselt immer Steuerbord mit Backbord ab, und der einzelne Mann erhält, wenn die Wache an Deck ihre Hängematte mit nach oben nimmt, die doppelte Breite für sein Lager, so daß er nicht beengt liegt.

Punkt zwölf wird die neue Wache namentlich verlesen und die alte geht zur Koje, um in derselben Weise wieder um vier Uhr morgens abzulösen. Um diese Zeit müssen auch alle Freiwächter heraus, und sie beginnen mit der Wache an Deck die tägliche Reinigung des Schiffes. Steuerbordwache wird um halb sieben geweckt und bis dahin muß unter gewöhnlichen Umständen das Schiff rein, in Ordnung und für den Tagesdienst vorbereitet sein. Die Zeit bis sieben Uhr wird der Mannschaft zur Selbstreinigung gegeben, von sieben bis halbacht gefrühstückt, dann zehn Minuten zum Anlegen des befohlenen Anzuges gewährt, danach von allen Leuten Waffen geputzt und das Schiff durch eine nochmalige gründliche Trockenreinigung in den Zustand der höchsten Sauberkeit gebracht.

Es wird vielen unbegreiflich erscheinen, wie ein auf dem Meere schwimmendes Schiff, das meistens aus Holz besteht und mit Ausnahme der Verdecke überall gestrichen ist, in vierundzwanzig Stunden so schmutzig werden kann, daß es täglich einer mehrstündigen Reinigung durch zwei Drittel der Besatzung bedarf. Um dies zu verstehen, muß man den Grad der erstrebten Reinlichkeit in das Auge fassen. Auf einem in Dienst gestellten Schiffe darf kein Fleckchen auf der Farbe, die Verdecke müssen so weiß und rein sein, daß man darauf essen könnte, alle Waffen, Metallbeschläge spiegelblank erscheinen. Trotzdem mag in dieser Beziehung auf manchen Schiffen des Guten zu viel gethan werden, aber eine Berechtigung hat es immerhin. Wo Hunderte von Menschen auf einem so engen Raum zusammengedrängt in allen Klimaten leben, muß zur Verhütung von Krankheiten vor allen Dingen für gute Luft Sorge getragen werden. Bloße Ventilation genügt dazu nicht, es muß damit auch eine große Reinlichkeit Hand in Hand gehen. Wenn diese in höherem Grade geübt wird, als für sanitätliche Zwecke notwendig ist, so gewährt sie anderseits eine regelmäßige Beschäftigung für die Mannschaft. Das monotone Leben an Bord, die Abgeschlossenheit von alle dem, was Herz und Sinne erfreut, und der ewige Dienst lassen sich ohne schädliche Folgen für

die Gemütsstimmung nur ertragen, wenn den Betreffenden keine Zeit zum Nachdenken und Grübeln gelassen wird. Viele der Arbeiten, die an Bord vorgenommen werden, sind gewiß überflüssig; sie erscheinen dem Laien oft als Zopf und sind es in der That auch, aber jeder Kommandant läßt sie bestehen, weil sie ein Hilfsmittel zur Aufrechterhaltung der Disziplin und des guten Geistes in der Besatzung sind.

Um halbneun Uhr ist das Putzen, Schaben und Wischen beendet. Sämtliche Decke werden noch einmal gefegt, und um neun Uhr treten alle Mann zur Musterung an. Die Musterung ist der Appell der Landtruppen und wird dem ähnlich abgehalten. Die Mannschaften werden verlesen und genau inspiziert, zuerst in einzelnen Divisionen durch die betreffenden Offiziere, dann im ganzen durch den ersten Offizier. Die Sonntagsmusterung, mit der zugleich eine Inspektion des gesamten Schiffes verbunden ist, hält der Kommandant ab.

Nach der Musterung beginnt das Exerzieren und zwar jeden Morgen mit Ausschluß des Sonnabends und Sonntags am Geschütz, entweder wachweise oder mit „alle Mann“, wenn es die Witterung irgend zuläßt. Ist es stürmisch und bewegt sich das Schiff zu heftig, um die Kanonen los zu machen, so wird die Wache mit sonstigen Arbeiten beschäftigt. Die Freiwache, welche seit vier Uhr morgens auf dem Deck war, darf dann heruntergehen und hat bis Mittag Freizeit. Das Exerzieren dauert bis halbzwölf, die Mannschaften putzen dann ihre Geschütze noch einmal über, die Decke werden wiederum gefegt, und Punkt zwölf Uhr wird zu Mittag gegessen, bei schlechtem Wetter wachweise, bei gutem mit „alle Mann“, die Posten natürlich ausgenommen.

Wenn es irgend die Umstände gestatten, erhalten die Leute zwei Stunden Mittagsruhe und werden darin nicht gestört. Von zwei bis drei Uhr exerziert die Wache mit Handwaffen, während die Freiwache unten bleiben darf. Von vier bis fünf ist allgemeine Freizeit, und um fünf Uhr Musterung an den Geschützen, wobei letztere nachgesehen werden, ob sie für die Nacht gut befestigt sind. Von fünf bis sechs ist Segelexerzitium der ganzen Mannschaft, um halbsieben wird zu Abend gegessen, und bis acht Uhr ist wieder Freizeit. Damit sind die vierundzwanzig Stunden zu Ende und ein anderer Seetag beginnt, um jahraus jahrein auf dieselbe Weise zu verlaufen.

Backbordwache hat mithin in dem E t m a l, wie an Bord eine solche Zeit von vierundzwanzig Stunden heißt, von acht bis zwölf Wache, von zwölf bis vier Uhr Schlaf in der Hängematte, von vier bis acht Wache und Arbeit, von acht bis halbzwölf Arbeit und Exerzitien, von halbzwölf bis zwei Uhr Ruhe, dann bis vier Uhr Wache und Exerzitien, von vier bis fünf frei, von fünf bis sechs Exerzitien und von sechs bis acht Wache. Sie war also sechzehneinhalb Stunden im Dienst, hatte siebeneinhalb Stunden Ruhe, davon aber nur vier Stunden Schlaf in der Hängematte. Steuerbordwache hatte zehn Stunden Dienst und vierzehn Stunden Ruhe, davon sieben Stunden in der Hängematte.

Das ist gewiß kein leichter Dienst, und er erfordert kräftige Naturen, um so mehr, als bei schlechtem Wetter die so spärlich bemessene Ruhezeit noch mehr gekürzt wird. Wie oft geschieht es, daß infolge plötzlich zunehmenden Windes

das „alle Mann auf!“ gellend in die Luken hinuntertönt, wenn die Freiwache sich eben zur Koje gelegt; daß sie stundenlang in Sturm und Regen schwer arbeiten muß, bis auf die Haut durchnäßt wird und wenn endlich das Manöver fertig, auch die Freiwache zu Ende ist und sie abermals vier Stunden auf dem Deck ausharren muß!

Wie häufig kommt es vor, daß zwei, drei Tage lang niemand aus den nassen Kleidern kommt und ebenso lange nichts gekocht werden kann, weil das überstürzende Seewasser die Küchenfeuer löscht! Dann muß der Matrose sich mit einem Stück Hartbrot (Schiffszwieback) und etwas rohem gesalzenen Schweinefleisch begnügen, und es gehört ein ebenso kräftiger Körper wie ein guter Humor dazu, um unter solchen Umständen nicht die Lust zum Seeleben zu verlieren.

Da die Manöver auf und mit dem Schiffe an und für sich schon vielseitig sind, jedes einzelne aber eine Menge ganz verschiedener Verrichtungen und Handgriffe an den verschiedensten Punkten des Fahrzeuges oder der Bemastung erfordert, die meistens gleichzeitig ausgeführt werden müssen, so ist eine genaue Verteilung der Mannschaft für jedes Manöver durchaus erforderlich.

Diese Verteilung nennt man eine Rolle, und man spricht deshalb von einer Gefechtsrolle, Wachrolle, Feuerrolle ꝛc., welche den Mannschaften die Posten zuweisen, die sie im Gefecht, auf der Wache oder beim Ausbruch eines Feuers einzunehmen haben.

Den Rollen liegt immer ein System zu Grunde, und eine muß sich aus der andern möglichst naturgemäß entwickeln. Ist z. B. die Wachrolle als Basis des ganzen Systems angenommen und gehört ein Mann zur Backbordwache, so wird er nicht auf Steuerbordseite eine Station erhalten; ist er bei Segelmanövern für den Vortop abgeteilt, so nimmt man ihn nicht zur Bedienung eines Geschützes auf dem Hinterschiff u. s. w., sondern er bleibt bei allen Manövern möglichst in der Nähe desjenigen Schiffteiles, wo er in der als Grundlage dienenden Rolle hingestellt ist. Nur die Backsrolle macht eine Ausnahme. Ihre Tischkameraden können sich die Leute wählen, damit sie wenigstens während der Essenszeit nur mit Menschen zusammen sind, mit denen sie harmonieren.

Die Anfertigung der Rollen ist Sache des ersten Offiziers, der dem Kommandanten dafür verantwortlich ist, und es erfordert ebensoviel Umsicht als Geschick und Personenkenntnis, um erstere zweckmäßig einzurichten. Physische Kraft, Intelligenz, der Grad der fachlichen Kenntnisse — alles dies muß bei dem einzelnen Manne erwogen werden, um ihn zu verwenden und die Manöver mit der notwendigen Schnelligkeit und Präzision ausführen zu können.

Da es bei Besatzungen von mehreren hundert Mann unmöglich ist, die Leute alle bei Namen zu kennen, so erhält jeder eine Nummer. Die geraden Nummern gehören zu Backbord-, die ungeraden zu Steuerbordwache, und die Hängematten, Kleidersäcke, Uniformstücke der Betreffenden werden mit derselben Nummer bezeichnet.

Die Nummern von 1—100 haben die Backsgasten, d. h. diejenigen Mannschaften, welche die Segel des Bugspriets und die Fock bedienen; von 100—200 die Vortopsgasten u. s. w., während die höchsten Nummern ganz hinten auf dem Schiffe ihre Beschäftigung finden.

Die Rollen sind für Manöver mit „alle Mann“ berechnet; da erstere jedoch öfter auch mit einer Wache allein ausgeführt werden müssen, so sind die Backsgasten, Vortopsgasten rc. der Wache je in zwei Hälften geteilt. So z. B. wird bei „alle Mann“ von den Backsgasten der Steuerbordwache nur die Steuerbordseite der Fock bedient. Soll die aber von Steuerbordwache allein festgemacht werden, so geht die erste Hälfte der Backsgasten auf die Steuerbord-, die zweite Hälfte auf die Backbordseite der Raa, und dem analog wird bei jedem andern Manöver verfahren, das von der Wache allein ausgeführt werden muß.

Eine Hauptsache ist das Zusammenarbeiten, d. h. die gleichzeitige Äußerung der Kräfte von mehreren auf denselben Punkt, um mit wenig Menschen so viel als möglich zu leisten. Daran werden die Seeleute von Anfang an gewöhnt, und wie auf Kauffahrteischiffen bei jeder Arbeit ein Vorsänger durch eine eigentümlich jodelnde Sangweise den richtigen Moment angibt, wenn alle die Kräfte anspannen sollen, so geschieht dies an Bord von Kriegsschiffen durch die Bootsmannspfeife, deren durchdringender Ton selbst bei schwerem Sturm sich geltend macht und mit der auch sonstige Signale gegeben werden.

Soll z. B. etwas ausgeführt werden, was nur einen Teil der Mannschaft angeht, so stellt sich ein Bootsmannsmaat der Wache an die Großluke und pfeift in langgehaltenem Ton hinunter. Sofort schweigt alles im Schiffe, um den darauffolgenden Befehl zu vernehmen. Betrifft letzterer aber die ganze Mannschaft, wie z. B. „alle Mann an Deck, klar zum Manöver“, dann gibt der Bootsmann mit seinen Maaten zusammen das betreffende Signal.

Segeln mehrere Schiffe zusammen, so nennt man dies ein Geschwader, ist das Geschwader aber so groß, daß es wieder in Unterabteilungen zerfällt, so heißt es eine Flotte. Diese Begriffe sind jedoch nicht scharf begrenzt und werden oft mit einander verwechselt.

In früheren Zeiten mußte eine Flotte neun Linienschiffe zählen, von denen drei auf die Vorhut, drei auf das Zentrum und drei auf die Nachhut kamen. Die Fregatten und kleineren Fahrzeuge wurden den einzelnen Abteilungen beigegeben. Eine solche Flotte wurde von einem Admiral befehligt, der sich auf einem der Linienschiffe des Zentrums befand und am Bord desselben sein Rangabzeichen, die Admiralsflagge, an der Spitze des Großtops führte. Die Vorhut wurde von einem Vizeadmiral, mit seinem Rangabzeichen im Vortop, und die Nachhut von einem Kontreadmiral mit seiner Flagge im Kreuztop kommandiert.

Gegenwärtig bindet man sich jedoch nicht mehr so genau an diese Zahlen, und beispielsweise wurde die österreichische Flotte bei Lissa, welche aus sieben Panzerschiffen bestand, welche mindestens Linienschiffen gleichzustellen sind, und außerdem noch ein Linienschiff, sechs Fregatten und dreizehn kleinere Fahrzeuge zählte, nur von einem Kontreadmiral befehligt.

Geschwader von drei bis vier Schiffen stehen gewöhnlich unter einem Kommodore I. oder II. Klasse. Es ist dies eigentlich nur ein Titel, der für die Dauer

des Kommandos dem als Geschwaderchef fungierenden ältesten Kapitän zur See beigelegt wird und ungefähr dasselbe, als wenn bei der Landarmee ein Oberst Brigadekommandeur wird. Ein an Bord eingeschiffter Admiral hat immer noch einen Kapitän zur See oder Korvettenkapitän, den eigentlichen Befehlshaber des Schiffes, unter sich, ein Kommodore befehligt aber meistens gleichzeitig das Schiff, auf dem er sich befindet.

Der Kommodore I. Klasse führt als Rangabzeichen eine dreieckige Flagge, den sogenannten Kommodorestander im Großtop, der Kommodore II. Klasse denselben im Vortop, während die Admiralsflaggen viereckig sind.

Admirale und Kommodore heißen Flaggoffiziere, ihr Abzeichen weht auch vorn in den Booten, wenn sie dieselben benutzen. Alle übrigen Offiziere, welche ein Schiff kommandieren, führen nur einen Wimpel, d. h. einen langen schmalen Streifen von Flaggentuch in den Landesfarben im Großtop; liegen jedoch mehrere Schiffe zusammen ohne einem Geschwader oder Flottenverbande anzugehören, und befindet sich kein Flaggoffizier dabei, so führt der rangälteste Kommandant den „Anciennetätsstander" im Kreuztop.

Es ist eine internationale Sitte beim Begegnen fremder aber befreundeter oder neutraler Flotten, Geschwader oder einzelner Schiffe, die Flaggoffiziere durch Salutschüsse zu begrüßen.

Der niedriger im Rang Stehende begrüßt stets den höher Gestellten zuerst, sei dies auf See oder im Hafen. Ein Admiral erhält siebzehn, ein Vizeadmiral fünfzehn, ein Kontreadmiral dreizehn, ein Kommodore elf Schuß, und es gebietet die Höflichkeit, ein solches Salut sofort und mit derselben Schußzahl zu erwidern.

Bei einigen Gelegenheiten kosten solche Salute viel Pulver. Kommt z. B. ein Kriegsschiff in einen fremden Hafen, wo vielleicht vier verschiedene Geschwader mit Flaggoffizieren vor Anker liegen, so wird zuerst die Flagge des fremden Landes mit einundzwanzig Schuß salutiert, und nach der Beantwortung geht es an das Salut der Flaggoffiziere nach ihrem Range. In solchen Fällen werden deshalb oft über hundert Schuß abgefeuert.

Ebenso ist es Usus, jede fremde Seefestung, bei der ein Kriegsschiff vorbeisegelt, mit einundzwanzig Schuß zu salutieren, nur in der Ostsee ist durch Verabredung der betreffenden Mächte diese Schußzahl auf neun reduziert.

Segeln Schiffe in einem Geschwader zusammen und wollen sie unter sich oder auf große Entfernungen mit dem Lande kommunizieren, so geschieht dies durch Signale, d. h. durch verschiedene Flaggen von besonderen Formen und Farben, welche einzeln oder zu mehreren über einander an den Toppen aufgeheißt werden.

Auf Handelsschiffen können sich diese Mitteilungen auf ein geringes Maß beschränken, und die Zahl der Signalzeichen, deren Kombinationen die Signale bilden, braucht deshalb nicht groß zu sein. Auf Kriegsschiffen jedoch, denen der Admiral bisweilen ganze Gefechtsdispositionen und dergleichen zu übermitteln hat, muß man im stande sein, jedes beliebige Wort der deutschen Sprache durch Signale auszudrücken, und es ist deshalb auch eine verhältnismäßig große Zahl von Signalzeichen erforderlich.

Jede Nation hat natürlich ihr eigenes Signalsystem. Es wird geheim gehalten und ist so eingerichtet, daß es sich augenblicklich ändern läßt und dem Feinde unverständlich wird, wenn ihm vielleicht ein Signalbuch in die Hände fallen sollte.

In der deutschen Marine beläuft sich die Zahl der farbigen Signalzeichen auf vierzig, und zwar zerfallen dieselben ihrer Form nach in Flaggen, Stander und Wimpel.

Die Flaggen sind quadratisch, die Stander haben die Gestalt eines fast gleichseitigen Dreiecks, die Wimpel sind ebenfalls dreieckig, doppelt so lang, aber nur halb so breit wie die Stander.

Von Flaggen sind fünfundzwanzig vorhanden, von denen zwanzig Buchstaben bedeuten, während die übrigen besonderen Zwecken dienen. Von sieben Standern bedeuten fünf Buchstaben und machen das Alphabet vollständig. Acht Wimpel endlich dienen zur Vermehrung der durch die Buchstaben möglichen Kombinationen.

So kann ein Signal, das beispielsweise aus den drei Signalzeichen d, a und s besteht, verschiedene Sätze oder Worte bezeichnen. Heißt es in dieser Reihenfolge: „Die feindliche Flotte ist in Sicht“, so wird es in „Ist die feindliche Flotte in Sicht?“ verwandelt, wenn man den Fragewimpel darüber heißt; es lautet „die feindliche Flotte ist nicht in Sicht“, wenn der Verneinungswimpel, und wird als das Wort „das“ gelesen, wenn der Alphabetwimpel darüber weht.

Auf letztere Weise ist es möglich, wenn die Kombinationen für ganze Sätze nicht mehr ausreichen, jedes einzelne Wort zu buchstabieren und von Schiff zu Schiff jede beliebige Mitteilung zu machen, wenngleich diese letztere Art sehr zeitraubend ist.

Die Farben der Signale sind weiß, blau, rot und gelb, weil sie am weitesten sichtbar sind und sich auf größere Entfernungen von einander unterscheiden lassen, eine Sache von größter Wichtigkeit, um Verwechselungen vorzubeugen, die leicht verhängnisvoll werden können.

Trotzdem sind solche Verwechselungen bei so vielen Zeichen immer noch leicht möglich, und dieser Mangel sowie daß die Flaggen bei Stille, in der Dunkelheit und bei Nebel nicht zu gebrauchen sind, macht das auf sie basierte Signalsystem sehr unvollkommen.

Man ist deshalb von jeher bestrebt gewesen, das Signalwesen zu verbessern und namentlich es zu vereinfachen, ohne jedoch bis jetzt etwas nach jeder Richtung Zufriedenstellendes erreicht zu haben.

Sind Schiffe so weit von einander entfernt, daß die Farben der Signalzeichen nicht mehr zu erkennen sind, aber nach ihren Formen unterschieden werden können, so macht man mit den viereckigen Flaggen, den dreieckigen Standern und den bandförmigen Wimpeln unter Zuhilfenahme von großen runden Scheiben die sogenannten Fernsignale, deren Kombinationen an Zahl natürlicherweise bedeutend beschränkt sind.

Für die Nacht sind Flaggen nicht zu gebrauchen, und man nimmt seine Zuflucht zu Blicksignalen. Ein Apparat, welcher gestattet, nach Willkür in bestimmten Pausen, durch Einspritzen von Petroleumstaubregen in eine Flamme einen augen-

blicklich sehr hell aufleuchtenden und weit sichtbaren Flammenkörper zu erzeugen, gibt die Mittel an die Hand, solche Blicke zu machen, die sich dazu verwenden lassen, das Morsesche Telegraphensystem auf die Nachtsignale zu übertragen, indem ein einzelner Blick den Punkt, zwei kurz auf einander folgende Blicke den Strich bedeuten.

Bei sehr schlechtem Wetter, wo Sturm und Schiffsbewegungen die Anwendung der Blicke verhindern, nimmt man statt ihrer verschiedenfarbige (rot, grün, weiß) Lichter mit bengalischen Flammen.

Nebelsignale können nicht auf das Auge, sondern nur auf das Ohr berechnet sein. Sie werden deshalb mit dem Nebelhorn der Dampfschiffe oder der Schiffsglocke, öfter in Begleitung von Kanonenschüssen, gegeben.

So wichtig das Signalisieren nun auch im allgemeinen ist, so kommt es während des Gefechtes doch nur wenig in Betracht, namentlich in der Jetztzeit, wo die Anwendung des Dampfes und die Erfindung der Panzerschiffe die früher geltende Seetaktik vollständig über den Haufen geworfen haben, ohne eine andere maßgebende an deren Stelle zu setzen.

Zur Zeit der Segelschiffe war man an den Wind gebunden, konnte die Bewegungen des Gegners berechnen, wußte genau, wie man mit ihm daran war und konnte danach seine Manöver einrichten. Der Admiral war deshalb im stande, Dispositionen für den Angriff oder die Verteidigung seiner Flotte zu treffen und die erforderlichen Befehle vor und während der Schlacht durch Signale zu geben. Dies ist jetzt jedoch wesentlich anders geworden. Die Unabhängigkeit der modernen Kriegsschiffe vom Winde, ihre in räumlicher Beziehung unbeschränkte Manövrierfähigkeit in Verbindung mit ihrer großen Geschwindigkeit machen es fast unmöglich, eine bestimmte Taktik zu befolgen. Der erste Zusammenstoß mag in einer geregelten Formation stattfinden, aber sehr bald danach muß notwendig ein ziemlich regelloses Durcheinander Platz greifen, indem sich ein Schiff wenig um das andere kümmert, sondern sich seinen Gegner auswählt und diesen im Einzelkampf zu vernichten sucht. Die Panzerung schließt das Ferngefecht aus, weil die Geschütze dann wirkungslos bleiben; es gilt, sich so nahe wie möglich zu rücken, um entweder die Geschütze zur Geltung zu bringen oder den Feind niederzurennen, und da dessen Manöver unberechenbar sind, kann auch der kommandierende Admiral nur in sehr beschränktem Maße durch Befehle auf den Verlauf der Schlacht einwirken. Außerdem würden auch bei einem heftigen Nahkampfe die Signale selten gesehen oder verstanden werden. Der Pulverdampf hüllt die kämpfenden Schiffe meistens in einen so dichten Nebel, daß sie oft nur die Mastspitzen von einander sehen, und mit ihm mischt sich noch der Rauch aus den Schornsteinen.

Hat der Kampf deshalb einmal begonnen, so muß jeder einzelne Schiffskommandant sein Bestes thun, um ihn siegreich zu Ende zu führen, und selbständig handeln, ohne Befehle abzuwarten.

Man hat zwar vielfach versucht, eine neue Seetaktik aufzustellen, aber eben weil die Bewegungen der Kämpfenden unberechenbar sind und in kurzen Zwischenräumen ganz neue Schiffsformen und Geschützsysteme auftreten, ist man noch zu

keinem maßgebenden Resultate gekommen, und die verschiedenen angenommenen taktischen Formationen gelten hauptsächlich nur für Friedensmanöver.

Im Vorstehenden sind die Grundzüge des Dienstes an Bord dargelegt, in der letzten Abteilung dieses Buches werde ich Gelegenheit nehmen, noch in die Details einzugehen, so weit dieselben ein Interesse für die Landbewohner haben können. Zum Schlusse dieses Abschnittes sei noch eine kurze Beschreibung unserer Kriegshäfen gegeben.

Unsere Kriegshäfen.

Unsere Kriegshäfen.

Unter den vielen Schwierigkeiten, mit denen Preußen zu kämpfen hatte, als es vor fünfunddreißig Jahren die Begründung einer Marine in die Hand nahm, trat der Mangel an geeigneten Häfen besonders fühlbar hervor.

Eine Flotte, selbst wenn sie nur zweiten und dritten Ranges ist, muß immer eine gewisse Zahl schwerer Schiffe besitzen, wenn sie dem Lande von wirklichem Nutzen und nicht eine bloße kostbare Spielerei sein soll. Diese schweren Schiffe haben einen gewissen Tiefgang. Um sie unterzubringen, ihre erlittenen Beschädigungen auszubessern und ihnen gegen überlegene feindliche Macht einen Rückzug zu sichern, bedarf man Häfen, die tief genug sind, um den Schiffen unter allen Witterungsverhältnissen freien Einlauf zu gestatten, und welche gleichzeitig die erforderliche Sicherheit gegen die Elemente wie gegen menschliche Feinde bieten.

Die ganze altpreußische Küste, mit der man damals allein zu rechnen hatte, bot solche Punkte für große Schiffe nicht. Von Memel bis zur mecklenburgischen Grenze existierte kein Hafen, der Tiefe genug besaß, um auch nur eine der früheren schweren Fregatten, geschweige denn ein Linienschiff armiert aufzunehmen, und Swinemünde war der einzige, in den eine ausgerüstete gedeckte Korvette von der Arkonaklasse einzulaufen vermochte.

Verschiedene Verhältnisse erlaubten es nicht, die vorhandenen natürlichen Häfen zu Marinezwecken zu erweitern; teils sprachen militärische Rücksichten dagegen; teils technische Schwierigkeiten. Ein Kriegshafen muß wenigstens in gewissem Grade durch Landschutz von der Natur begünstigt, sodann aber auch strategisch richtig gelegen sein. Die altpreußische flache, sandige Küste, welche überall gegen die See offen ist, war dazu nicht geeignet. Nur die Insel Rügen mit dem Jasmunder Bodden bildete einen passenden Punkt zur Anlage eines künstlichen großen Kriegshafens. Bei näherer Untersuchung stellte sich jedoch heraus, daß ein solcher gewaltige Summen erfordern würde, die damals die Kräfte der preußischen Finanzen überstiegen, und es wurde vorläufig um so mehr davon Abstand genommen, als die deutschen politischen Verhältnisse zu einer Krisis

drängten, welche der Marine möglicherweise die prachtvollen natürlichen Häfen an der schleswig-holsteinischen Küste öffnen und den kostbaren und zeitraubenden Bau auf Rügen ersparen konnte.

Außerdem kam aber in Betracht, daß eine Flotte, welche nur auf die Ostsee angewiesen ist und allein in ihr einen Stützpunkt finden kann, sich in einer sehr prekären Lage befindet. Die Ostsee ist ein Binnenmeer, dessen Formation und klimatische Verhältnisse einer Marine nicht die freie Bewegung gestatten, der sie zu ihrer Entwickelung und zu einer mit dem Kostenpunkte in Verhältnis stehenden Wirksamkeit bedarf. Monatelang sind dort im Winter die Häfen wegen des Eises unzugänglich, und jede mit Dänemark kooperierende Macht hat es in der Hand, den Sund hermetisch zu schließen.

Wenn deshalb Preußen eine Kriegsflotte schaffen wollte, mußte es zuvor sich einen Hafen in der Nordsee sichern und sich damit von der Ostsee unabhängig machen.

Diese Aufgabe war keine leichte. Es gab dabei große Schwierigkeiten zu überwinden, die teils in den kleinstaatlichen Verhältnissen Deutschlands, teils auch in der ungünstigen Bodenformation der Nordseeküste begründet waren. Es gelang jedoch 1854 mit Oldenburg, das von jeher ein Herz für die Größe des gemeinsamen Vaterlandes hatte und sich dadurch vor allen übrigen Kleinstaaten auszeichnete, einen Staatsvertrag abzuschließen, wonach Preußen die Benutzung des Jadebusens als Kriegshafen überlassen und zur Anlage der notwendigen Etablissements ein Territorium an der westlichen Seite bei Heppens, sowie auch ein kleineres am östlichen Ufer bei Eckwarden abgetreten wurde.

Als Entschädigung zahlte Preußen dafür 500000 Thaler und verpflichtete sich gleichzeitig, sowohl gewisse Chausseewege, als auch eine Eisenbahn von Minden über Oldenburg nach Heppens zu bauen.

Mit dieser Erwerbung war nun zwar ein bedeutender Schritt vorwärts gemacht, aber viel Schwereres blieb noch zu thun übrig. Zunächst galt es durch genaue Küstenaufnahme ein richtiges Bild von den Wasser- und Tiefenverhältnissen des Jadebusens zu gewinnen. Da es geboten erschien, den Vertrag erst als fait accompli vor die Öffentlichkeit zu bringen, so mußte gewissermaßen die Katze im Sack gekauft werden. Die Seekarten, welche von der Jade existierten, stammten aus der Zeit des ersten Napoleon. Sie wiesen am Einlauf zwar eine genügende Tiefe auch für die größten Kriegsschiffe nach, aber es war auch bekannt, daß die Sände vor Elbe und Weser in Lage und Ausdehnung bei Sturmfluten öfter schwankten und daß die Insel Wangerooge allmählich fortspülte. Ehe deshalb zum eigentlichen Hafenbau geschritten wurde, mußte man sich über diese Verhältnisse Gewißheit verschaffen. Dreijährige sorgfältige Vermessungen und Untersuchungen ergaben ein günstiges Resultat. Es zeigte sich, daß die vor dem Jadebusen angehäuften Sände, die sogenannte Jadeplatte, zwar ebenfalls beweglich war und das tiefe Fahrwasser allmählich bald östlich bald westlich verschob, daß aber stets ein hinreichend tiefer Einlauf vorhanden war und es sich nur darum handelte, von Zeit zu Zeit die zu seiner Bezeichnung erforderlichen Tonnen und Bojen zu wechseln.

Nach dieser Feststellung konnte man im Jahre 1858 mit den Vorarbeiten zum eigentlichen Hafenbau beginnen.

Als passendster Punkt dafür war die vorspringende Ecke des Ufers bei Heppens am Eingange des inneren Jadebusens gefunden worden, der sich in der Gestalt eines kreisförmigen Bassins in das Land erstreckt und durch einen eine Meile breiten und drei Meilen langen Kanal in Verbindung mit der Nordsee steht.

Diese westliche Seite erhielt den Vorzug, weil in der Nordsee überwiegend die schweren Stürme aus Westen kommen und der Hafen dann unter dem Winde liegt, hauptsächlich aber auch, weil der nach dem inneren Busen hineingehende Tiefwasserkanal hier hart an das Ufer streift und demgemäß nicht erst durch zeitraubende und kostspielige Baggerungen geschaffen zu werden brauchte.

Bei der Inangriffnahme der ersten Erdarbeiten zeigte sich aber sehr bald, daß der Bau eines Kriegshafens an unserer Nordseeküste ein Unternehmen von den dornenvollsten Schwierigkeiten sei. Unsere Bautechniker mußten ihre Fähigkeiten auf das äußerste anstrengen und alle ihre Energie aufbieten, um die ihnen gestellte Aufgabe zu lösen. Sie hatten nicht allein mit den ungünstigen Bodenverhältnissen, sondern auch mit den Elementen zu kämpfen. Glaubten sie nach unsäglichen Mühen einen Damm aufgeführt, einen Fangdamm geschlagen zu haben, und nun mit dem Mauerwerk beginnen zu können, so zerstörte ein Sturm das mit soviel Not errichtete Werk in einer Nacht. Die von ihm herangewälzten Fluten unterwühlten die Dämme, am andern Morgen trieben Tausende von Pfählen auf dem Wasser und wurden von der reißenden Ebbe in die See hinausgeführt. Viele Monate lang mußten Hunderte von Menschen das Zerstörte wieder aufbauen, um es noch zwei-, dreimal in derselben Weise vernichtet zu sehen.

Dazu kamen noch andere erschwerende Umstände. Es fehlte an jeder Kommunikation mit dem Hinterlande. Die projektierte Eisenbahn, welche die Verbindung mit Preußen herstellen sollte, konnte zehn Jahre lang nicht ausgeführt werden, weil Hannover sich beharrlich weigerte, die Bahn durch die kleine Strecke seines Gebietes legen zu lassen, welche Preußen von Oldenburg trennte. Alle Baumaterialien mußten auf großen Umwegen und mit bedeutendem Zeitverlust entweder den Rhein oder die Weser hinunter zu Wasser an ihren Bestimmungsort geschafft werden. Auch das ungesunde Klima der baumlosen Marschebene trat hinzu, und endlich der Mangel eines guten Trinkwassers. Brunnen gibt es dort nicht, sie fördern nur brackiges (mit Salzteilen gemischtes) Wasser zu Tage, und man ist lediglich auf das in Zisternen aufgefangene Regenwasser angewiesen.

Man sieht, welche Kette von ungewöhnlichen Schwierigkeiten sich dem Unternehmen entgegenstellte, und wie Kunst, Mut und Ausdauer dazu gehörte, um ihrer Herr zu werden.

Nach zehnjährigem Kampfe war es endlich gelungen. Die Außenwerke des Jadehafens waren fertig und in einer Weise fundiert, daß sie fortan nach menschlichem Ermessen Sturm und See erfolgreichen Widerstand leisten konnten. Bis zum Juni 1868 waren die eigentlichen Hafenarbeiten, Molen, Schleusen, Kanal, Bassin und Docks fertig, so daß ihre Einweihung und Füllung in Gegenwart

des Königs geschehen konnte, aber erst im Dezember 1870 war die schwierige Beseitigung des Fangedammes soweit gediehen, daß die tiefgehenden Panzerschiffe in den Hafen einlaufen, dort docken und wenigstens notdürftig reparieren konnten.

Die Fertigstellung der Hochbauten und der sonstigen erforderlichen Einrichtung zum völlig geregelten Betriebe der Werft beanspruchte jedoch noch zwei Jahre.

Der ganze Bau besteht aus der Einfahrt, dem Vorhafen, dem Verbindungskanal und dem inneren Hafen. Erstere ist von 220 Meter langen Molen eingefaßt, deren Endpunkte einen runden Ausbau zur Aufnahme von Geschützen haben. Sie öffnet sich nach Südost und hat eine gleichmäßige Breite von 110 Meter. Vom Vorhafen, der eine Länge von 188 und eine Breite von 126 Meter besitzt, und in dem deshalb 4—6 große Panzerschiffe gleichzeitig liegen können, wird die Einfahrt durch eine doppelte eiserne Schleuse getrennt. Die eine, welche gegen die Flut gerichtet ist, öffnet sich nach außen, die andere gegen die Ebbe nach innen. Jedes der Schleusenthore ist aus drei Reihen neben einander liegender Zellen gebaut, die untereinander kommunizieren und zur Beschwerung mit Wasser gefüllt werden können. Man hat durch diese Konstruktion den großen Vorteil, daß bei etwaiger Reparatur der Thore das Wasser aus ihnen entfernt werden und man sie leichter ausheben kann, als wenn man sie von vornherein so schwer baut, wie sie, um ihren Zweck zu erfüllen, sein müssen. Die Schleuse, d. h. der vom Flut- und Ebbethore eingeschlossene Raum, ist 41 Meter lang und 41 Meter breit und hat bei Hochwasser 9 Meter Tiefe. Da bei der Ebbe aber das Wasser um 3 Meter fällt, so können unsere größeren Schiffe nur mit Hochwasser, also täglich zweimal, hindurchpassieren.

Der hinter der ersten Schleuse liegende Vorhafen wird auf der entgegengesetzten Seite durch eine zweite Schleuse von derselben Einrichtung wie die erste begrenzt und steht mit dem Innenhafen durch einen 1130 Meter langen Kanal in Verbindung, dessen obere Breite 81 und dessen Sohlenbreite 31 Meter bei einer Tiefe von 9 Meter beträgt.

Während die Einfahrt mit dem Vorhafen und den Schleusen von außen gerechnet in nordwestlicher Richtung liegt, biegt der Kanal sich gleich hinter der zweiten Schleuse nach Westen ab.

Der große Innenhafen, in welchen er führt, hat eine Länge von 377 Meter bei einer Breite von 236 Meter. An seine westliche Fronte schließen sich zwei große und ein kleineres Trockendock, zwei Hellinge und neben ihnen ein Bootshafen.

Die Dimensionen der beiden großen Docks, welche für Aufnahme der größten Panzerschiffe berechnet sind, betragen 138 Meter Länge, 26,5 obere Breite und 9,5 Meter Tiefe, das kleinere für Korvetten ist nur 110 Meter lang, 19 Meter breit und 7,5 Meter tief. Die Docks sind durch die früher beschriebenen Pontonthore geschlossen, und nach Aufnahme der betreffenden Schiffe wird das Wasser durch Dampfmaschinen ausgepumpt.

Die Docks wie die Schleusenmauern sind mit Granitquadern eingefaßt, welche aus Karlskrona in Schweden bezogen wurden. Die Grundlage der Molen bildet Beton aus rheinischem Traß, und sie sind mit sächsischen und hannoverschen

Sandsteinen verkleidet. Wenn bei Beginn des Hafenbaues auch noch nicht die Kolosse von Panzerschiffen bekannt waren, welche man jetzt konstruiert, und man augenblicklich die Anlage in anderer Weise machen würde, reicht sie für unsere Bedürfnisse aus. Die Schleusen sind breit und tief genug, um selbst den „König Wilhelm“ frei aus- und einpassieren zu lassen, und da ziemlich sicher anzunehmen ist, daß dies unser größtes und tiefstgehendes Kriegsschiff bleiben wird, so ist wenigstens an der Tiefe nichts zu ändern. Eine Erweiterung der Bassinflächen ist jedoch wegen der Vergrößerung der Flotte und mit Rücksicht auf eine gleichzeitige und möglichste Beschleunigung der Indienststellung aller Schiffe notwendig geworden.

Seit 1876 ist deshalb der Bau eines neuen Ausrüstungsbassins an der rechten Seite des Kanals in Angriff genommen und ebenso ein zweiter diesem Bassin gegenüber mündender Ausgang. Bei den von Zeit zu Zeit in der Jade auftretenden Sturmfluten liegt die Besorgnis nahe, daß durch deren Gewalt die Schleusen des jetzigen, ihrem Andrange mehr ausgesetzten Einganges beschädigt werden könnten. Ohne einen zweiten Ausgang wäre dann der Hafen für lange Zeit unbrauchbar, was namentlich in kriegerischen Zeiten höchst kritisch werden könnte. Die Fertigstellung dieses Baues wird sich wohl noch bis zum Jahre 1886 verzögern.

Die Isolierung des Platzes ist durch die seit 1866 ausgeführte Bahnverbindung mit dem Hinterlande aufgehoben und die Jade dadurch dem Volke und dem allgemeinen Interesse näher gerückt.

Das Klima beginnt sich allmählich zu bessern; die Füllung des Hafenbassins mit Wasser und die Anlage von Baumpflanzungen wird es in wenigen Jahren in ein gutes verwandeln, wenigstens für eine Marschgegend, wo gewisse Fieber fast immer eingebürgert sind. In wie merkwürdigem Grade Baumpflanzungen zur Verbesserung des Klimas beitragen können, davon liefert die englische Kolonie Hongkong unweit Kanton den sprechendsten Beweis. Als 1841 die Engländer von der Insel Besitz nahmen und eine Militärstation daraus machten, war es ein wahres Grab der Europäer. Es starben jährlich fünfzig bis sechzig Prozent der Garnison, und nur die große Wichtigkeit des Platzes hielt England davon ab, ihn schon nach Jahresfrist wieder aufzugeben. Man begann nun Baumpflanzungen anzulegen, und der Gesundheitszustand verbesserte sich von Jahr zu Jahr so auffallend, daß die Sterblichkeit bereits nach fünfzehn Jahren auf drei Prozent zurückgeführt und eine vollständig normale geworden war.

Eine andere große Schwierigkeit, der Mangel an gutem Trinkwasser, ist auch bereits überwunden. Die Bohrung zweier artesischen Brunnen hat bei resp. 200 und nahe 250 Meter Tiefe gutes Trinkwasser gegeben, das für den Fall einer Belagerung die Bevölkerung des Hafens genügend versorgt. Um im Frieden jedoch nicht beschränkt zu sein, ist jetzt auch noch von dem oldenburgischen Dorfe Akkum, wo sich schönes und reichliches Trinkwasser befindet, eine Wasserleitung nach Wilhelmshaven angelegt worden, welche allen Bedürfnissen genügt.

Der Jadehafen ist natürlich in einer seiner Wichtigkeit entsprechenden Weise befestigt worden. Bis jetzt existieren drei Batterieen von gezogenen 21, 24 und

28 Zentimeter Geschützen zum Schutze des Hafeneingangs; gegen einen Angriff von der Landseite ist eine Kette von detachierten Forts errichtet, welche soweit entfernt liegen, daß sie ein Bombardement von Wilhelmshaven verhindern. Außerdem ist man in der Lage, im Notfalle das ganze Terrain unter Wasser zu setzen und eine permanente Belagerung fast unmöglich zu machen.

Die Stadt Wilhelmshaven ist mit großer Schnelligkeit entstanden, und sie zählt mit der Zivilbevölkerung gegenwärtig schon über 10000 Einwohner. Für die auf der Werft beschäftigten Arbeiter sind fiskalische Wohnungen erbaut, die teils innerhalb der Stadt, teils fünfundzwanzig Minuten davon entfernt auf oldenburgischem Gebiete liegen und den Leuten gute und billige Unterkunft gewähren. Somit ist im ganzen ein großartiges Bauwerk vollendet, das als Basis unserer Flotte nicht nur für das gesamte Deutschland die höchste Wichtigkeit besitzt, sondern auch unsern Bautechnikern, welche dabei so außerordentliche Schwierigkeiten zu besiegen hatten, zur höchsten Ehre gereicht.

In der Ostsee besitzt Deutschland zwei Kriegshäfen, Kiel und Danzig, von denen wir zunächst den ersteren in das Auge fassen wollen und der s. Z. gewählt wurde, weil hier die Natur in einer Weise vorgearbeitet hat, wie es nur selten vorkommt.

Wenn bei dem Konflikte zwischen Deutschland und Dänemark in den Jahren 1848—1864 England moralisch auf Seiten des letzteren stand, so hatte dies teilweise gewiß seinen Grund in der Besorgnis, daß Preußen als Sieger den Hafen von Kiel nehmen und dann seine Seemacht entwickeln würde. Wenigstens wurde diese Besorgnis oft genug in den englischen Blättern ausgesprochen, und so lächerlich sie gewesen wäre, insofern es sich um eine etwaige Rivalität der beiderseitigen Kriegsflotte gehandelt hätte, so lag ihr doch eine gewisse Berechtigung zu Grunde.

England konnte sich nicht verhehlen, daß Deutschland ihm schon längere Zeit auf industriellem Gebiete erfolgreiche Konkurrenz machte und auch seine Handelsschiffahrt in den letzten Jahren außerordentlichen Aufschwung genommen hatte. Kam Preußen in den Besitz der Herzogtümer, durch welche es nicht nur prachtvolle Häfen, sondern auch viele Tausende der tüchtigsten Seeleute gewann, so war es in der Lage, auch eine angemessene Kriegsflotte zu schaffen, unter deren Schutze sich voraussichtlich die Handelsschiffahrt noch viel bedeutender entwickeln mußte.

Das war es aber, was England Besorgnis einflößte und weswegen es für Dänemark Partei nahm. Es sah in dem von Preußen geeinigten Norddeutschland einen aufstrebenden Rival seiner Handelssuprematie und gönnte ihm deshalb weder die Herzogtümer, noch den prachtvollen Hafen von Kiel, dessen Vorzüge die englische Flotte während des Krimkrieges selbst kennen zu lernen Gelegenheit gehabt hatte.

Diese bestehen hauptsächlich in seiner vollkommenen Sicherheit gegen alle Winde, in seiner Geräumigkeit, seiner gleichmäßigen Tiefe, welche nirgends durch Untiefen unterbrochen wird und in seiner Verteidigungsfähigkeit.

Sein Eingang, der bei Bülk, der östlichsten Spitze von Schleswig, und bei Bottsand, der nördlichsten von Holstein, beginnt, erstreckt sich etwa zwei geographische

Meilen in südwestlicher Richtung landeinwärts und hat ein reines, sehr breites Fahrwasser mit einer Tiefe von 15—18 Meter, so daß die schwersten Schiffe Raum und Wasser genug haben, selbst unter Segel mit Gegenwind aus- und einzukreuzen.

Da nordöstliche Winde, die einzigen, gegen welche der Eingang sich öffnet, im Vergleich zu den in unseren Meeren herrschenden Westwinden sehr selten eintreten, so bietet der Eingang auch eine vortreffliche Reede.

Bei Friedrichsort an der nördlichen und Möltenort an der südlichen Seite nähern sich die beiden Ufer ziemlich schnell bis auf 1000 Meter Breite, und die Bai biegt von hier ab sich recht westlich ab, um sich sogleich wieder zu einer Breite von durchschnittlich 2000 Meter zu erweitern und den eigentlichen Kieler Hafen zu bilden, der bei einer Tiefe von 11 Meter Raum genug bietet, um eine beliebig große Flotte aufzunehmen und manövrieren zu lassen. Bei Düsterbrook, etwa 1800 Meter vor der Stadt Kiel, verengt sich der Hafen abermals bis zu 500 Meter und läuft trichterförmig zu mit allmählich abnehmender Tiefe, die jedoch an der Stadt selbst noch 9 Meter beträgt und von dort sich westwärts auf einer Strecke von 900 Meter bis auf 4 Meter vermindert, so daß kleinere Fahrzeuge, wie Kanonenboote, sich selbst am Endpunkt des Hafens bis 50 Meter dem Ufer nähern können.

Die ganze Länge des Hafens von Friedrichsort bis zur Stadt beträgt nahezu eine deutsche Meile. Seine beiden Ufer sind mit Hügelreihen von ungefähr 30 Meter Höhe eingefaßt, die Verengung und schnelle Biegung des Eingangs bei Friedrichsort verwehren auch den nordöstlichen Winden den Zugang, und man findet deshalb wohl selten in der Welt einen so prachtvollen und von allen Gefahren so freien Hafen. Was die Verteidigungsfähigkeit anbetrifft, so ist auch diese von der Natur sehr erleichtert. Die Breite des Hafeneingangs bei Friedrichsort beträgt nur 1500 Meter. Der Festung gegenüber springt die stark befestigte Landspitze von Möltenort vor, so daß feindliche Schiffe unter dem Kreuzfeuer der beiden Werke auf 450 Meter passieren müssen. 4000 Meter vor Möltenort (Fort Körügen) kommen sie aber schon unter das Feuer des ebenfalls in das Fahrwasser vorspringenden Werkes von Laboe (Fort Stosch) und der ihm schräg gegenüberliegenden Batterieen des Fort Falckenstein, das 2000 Meter östlich von Friedrichsort liegt. Eine eindringende Flotte würde also auf eine Strecke von fast einer halben Meile das Feuer von vier mit den schwersten Geschützen armierten Werken auszuhalten haben, ehe sie in den Hafen gelangte, dessen Eingang außerdem noch durch Torpedosperren und dahinter liegende Kriegsschiffe verteidigt werden kann.

Man ist in maßgebenden Kreisen längere Zeit zweifelhaft gewesen, an welchem Punkte der innern Kieler Bucht der eigentliche Kriegshafen mit seinen verschiedenen Etablissements angelegt werden sollte. Zuerst faßte man die westliche Seite der Spitze von Friedrichsort in das Auge, doch ließ man aus militärischen und fortifikatorischen Rücksichten dies Projekt wieder fallen. Nach eingehendster Prüfung hat man sich entschieden, den Konstruktions- und Ausrüstungshafen an das südliche Ufer und möglichst weit rückwärts zu legen, und man hat die westlich vom Fischer-

dorfe Ellerbeck befindliche Einbuchtung dafür ausgewählt, welche auf 1000 Meter Entfernung der Stadt Kiel in südöstlicher Richtung gegenüberliegt.

Die Wassertiefe tritt mit 8 Meter ganz nahe an das Ufer, das Terrain bot für Anlage von Docks ꝛc. die wenigsten Schwierigkeiten, der Hafen liegt der Stadt und der Eisenbahn sehr nahe und doch weit genug vom Handelshafen getrennt. Endlich gestattet seine rückwärtsige Lage noch eine fernere Verteidigungslinie von Batterieen und Torpedosperren, falls es, was jedoch kaum denkbar, dem Feinde gelingen sollte, den Eingang bei Friedrichsort zu forcieren.

Nachdem bereits im Frühjahr 1868 das für den Kriegshafen erforderliche Uferterrain durch den Marinefiskus angekauft war, hat man seitdem mit den Vorarbeiten begonnen und ist trotz der im Jahre 1872 durch die große Sturmflut herbeigeführten Störungen so vorgegangen, daß der neue Hafen 1878 eröffnet und dem Betriebe übergeben werden konnte.

Die Gesamtkosten betragen ungefähr vierzig Millionen Mark.

Übrigens war durch frühzeitige Anlage von Hellings und Bau von provisorischen Etablissements dafür gesorgt, daß unsere großen Schiffe seit 1872 bereits in Kiel repariert wie neu gebaut werden konnten.

Die 1877 fertig gewordene Panzerfregatte „Friedrich der Große“ ist in Kiel gebaut, ebenso die 1878 von Stapel gelaufene Panzerkorvette „Baiern“.

Die Anlage des Kieler Hafens ist eine andere als die von Wilhelmshaven, da bei ersterem die Wasserverhältnisse bei weitem günstiger lagen. Sowohl das nahe Herantreten des tiefen Wassers an das Ufer wie die mangelnde Ebbe und Flut und endlich die durch die Befestigungen des Hafeneinganges hinreichend geschützte Lage vereinfachten den Bauplan bedeutend. Man bedurfte weder des langen Kanals noch der kostspieligen Schleusenbauten, und dadurch sind die Herstellungskosten ebenso bedeutend geringer geworden, wie auf der andern Seite Zeit erspart ist.

Die durchschnittliche Längenausdehnung der gesamten, gegen die Landseite durch eine Mauer abgeschlossenen Hafen- und Werftanlagen beträgt 800 bei einer Tiefe von 500 Metern.

Ausrüstungs- und Baubassin liegen nebeneinander, parallel der Kaimauer, und haben eine Durchschnittstiefe von 9,5 Meter. Ersteres mündet durch einen Ausgang von 190 Meter Länge und 80 Meter Breite in den eigentlichen Kieler Hafen, ist 285 Meter lang bei 215 Meter breit.

Mit dem Baubassin wird es durch einen Einlaß von 60 Meter Länge und 40 Meter Breite verbunden, das durch ein Pontonthor verschließbar ist, um in diesem Bassin nach Belieben einen gleichmäßigen Wasserstand halten zu können. Wenngleich nämlich in der Ostsee keine Ebbe und Flut herrscht, so kann ihr Niveau an ihrer Südostecke infolge verschiedener Windrichtungen, die entweder das Wasser durch den Belt hinaus in die Nordsee oder umgekehrt in die Ostsee treiben, bisweilen sich bis zu 2 Meter ändern.

An die Westseite des Baubassins schließen sich vier Trockendocks (eins mehr als in Wilhelmshaven), deren größtes 125 Meter Länge hat.

Die drei Hellinge für den Neubau liegen an der westlichen Ecke der Kaimauer, und die Schiffe laufen von ihnen direkt in den großen Kieler Hafen.

Die Werkstätten, Magazine 2c., deren allgemeine Beschreibung bereits bei dem Gange über die Werft im Eingange des Buches gegeben ist, sind zweckmäßig in der Umgebung der Hellings, Docks und Bassins erbaut und bedürfen deshalb keiner näheren Erwähnung.

Bei allen seinen bedeutenden und seltenen Vorteilen hat der Kieler Hafen dennoch in militärischer Beziehung einen großen Nachteil, das ist seine in den äußersten westlichen Winkel der Ostsee zurückgezogene Lage.

Bei einem Kriege mit Rußland würde sich dieser Mangel am empfindlichsten geltend machen, wenn z. B. im östlichen Teile der Ostsee feindliche Zusammenstöße stattfänden und unsere beschädigten Schiffe über 100 deutsche Meilen zurücklegen müßten, um wieder nach Kiel zu gelangen und dort zu reparieren.

Mit Rücksicht darauf ist deshalb Danzig als Reparatur- und Konstruktionshafen der Kriegsmarine gewählt und in den letzten Jahren definitiv dafür eingerichtet worden. Als Bauwerft mit provisorischen Etablissements besteht Danzig schon seit dem Jahre 1854, und ein großer Teil unserer ungepanzerten Korvetten und anderer Fahrzeuge ist dort erbaut worden, aber für schwerere Schiffe stellte die mangelnde Wassertiefe Schwierigkeiten entgegen, die bis vor kurzem nicht zu überwinden waren. Nachdem jedoch der Reichstag 1873 die von der Marineverwaltung betonte Notwendigkeit eines auch für größere Kriegsschiffe brauchbaren Hafens anerkannt und die zu seiner Herstellung erforderlichen Summen bewilligt hat, ist man energisch an den Umbau und die Erweiterung gegangen, und die sämtlichen Anlagen sind seit einigen Jahren vollendet.

Er liegt unter dem Schutz der Danziger Festungswerke an der Mottlau, einem toten Arme der Weichsel, und etwa eine halbe deutsche Meile von Neufahrwasser also der See entfernt. Die durchschnittliche Tiefe der Mottlau und des Fahrwassers bis in See betrug bis jetzt 6 Meter, soll aber bis 7,5 Meter vertieft werden, um unsern $6^1/_2$ Meter tiefgehenden Ausfallskorvetten („Sachsen", „Baiern" 2c.) die Möglichkeit zu gewähren, im Bedarfsfalle sich dahin zurückzuziehen und repariert zu werden. Als Bauwerft ist Danzig nur für ungepanzerte Korvetten und kleinere Fahrzeuge bestimmt und zu diesem Zwecke mit zwei Hellingen ausgerüstet, die nach der Mottlau hinführen, welche als Bau- und Ausrüstungsbassin dient, so daß die Anlage so kostbarer Werke erspart ist. Ebensowenig sind Docks vorhanden, sondern nur sogenannte Slips d. h. zu senkende und wieder zu hebende Plattformen, welche man unter das schwimmende Schiff bringt und wodurch es dann trocken gelegt wird. Der Slip gestattet drei Schiffe gleichzeitig zu reparieren.

Die übrige Einrichtung der Werft ist mit Wilhelmshaven und Kiel übereinstimmend, nur nicht in ganz so großem Maßstabe, und bedarf deshalb keiner näheren Beschreibung. Schließlich sei noch erwähnt, daß die Ostseehäfen und unsere ganze Flotte ganz bedeutend an militärischem Werte gewinnen würden, wenn der schon mehrfach projektierte Nord-Ostseekanal zur Ausführung gelangen sollte. Wir würden dadurch in den Stand gesetzt, ohne weitere Rücksicht auf die

politische Stellung Dänemarks und Skandinaviens bei einem späteren gegen uns gerichteten Kriege durch diesen Kanal unbehindert von jedem Feinde und diesem unbewußt in vierundzwanzig Stunden unsere Ost- und Nordseeflotte zu vereinigen und nach Belieben in der Ostsee oder Nordsee operieren zu lassen, mithin unsere Stärke zu verdoppeln.

Dieser Kanal ist s. Z. in den öffentlichen Blättern genügend erörtert, so daß hier nicht noch einmal näher auf ihn eingegangen zu werden braucht. Es sind dafür verschiedene Linien, Eckernförde-Husum, Neustadt-Elbe, Eckernförde-Brunsbüttel, Kiel-Brunsbüttel und andere vorgeschlagen, teilweise auch schon nivelliert, und jede derselben hat ihre Verteidiger und ihre Gegner gefunden. Bei allen diesen Projekten hatte man hauptsächlich die kommerzielle Seite und die großen Vorteile im Auge, welche ein solcher Kanal der Handelsschiffahrt durch Abkürzung des Weges verschaffen würde. Man hat jedoch dabei zu wenig die Witterungs- und Windverhältnisse berücksichtigt.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß der Kanal Dampfschiffen den Weg von der Ost- und Nordsee um einen bis zwei Tage kürzt, je nachdem sie nach dem Norden von England oder nach dem Süden bestimmt sind, aber für die Segelschiffe ist diese Kürzung sowohl auf westlicher als östlicher Fahrt so zweifelhaft, daß sie leicht in das Gegenteil umschlagen kann. Gehen sie westwärts, so haben sie bei den meistens vorherrschenden westlichen Winden so viel länger zu kreuzen, ehe sie den Kanal erreichen, während sie auf der Höhe des Sundes mit südwestlichem Winde glatt durch den Sund und in die Nordsee segeln können. Auf dem Wege nach Osten haben sie aber vorherrschend im Jahre guten Wind und gehen meistens ebenso schnell durch den Sund als durch den Kanal. Während sie also auf der einen Seite keine Sicherheit haben, daß sie eine wirklich schnellere Reise machen, erwachsen ihnen auf der andern durch die Kanalroute bedeutend mehr Kosten an Lotsen- und Bugsiergeld und andern Abgaben. Zieht man dann noch den auffallend konservativen Sinn der gewöhnlichen Seeleute in Betracht, die starr am Althergebrachten hängen, so wird man leicht die Überzeugung gewinnen, daß der projektierte Kanal augenblicklich, wo die Segelschiffahrt noch überwiegt, für die Zwecke der Handelsschiffahrt noch verfrüht ist und den Unternehmern nur Verluste einbringen kann, selbst wenn er nicht mehr als zwanzig Millionen kosten sollte. Für die Zukunft, wenn der Dampf zum größten Teile den Platz der Segel eingenommen haben wird, was aller Wahrscheinlichkeit nach in einem Jahrzehnt schon der Fall ist, dann freilich wird der Kanal auch kommerziell sich rentieren und der Handelsschiffahrt von großem Nutzen sein.

Da Kiel zum Kriegshafen bestimmt ist, wird damit wohl auch die Route des künftigen Kanals festgestellt sein, dessen Benutzung in Kriegszeiten die Marine sich unter allen Umständen sichern muß.

Das Leben an Bord.

(Seebilder.)



Abfahrt.

Es ist ein kalter, trüber Novembermorgen. Der nasse Nebel dringt mit eisiger Kälte bis auf die Haut und läßt jeden, den nicht unabweisliche Geschäfte zum Ausgehen nötigen, das behagliche Zimmer aufsuchen. Nur am Bollwerk des Hafens herrscht reges Leben. Eine Menge Boote befördern Passagiere zwischen dem Lande und Sr. Maj. Fregatte „Seestern“, die seefertig in der Mitte des Hafens liegt. Der „blaue Peter“, das Zeichen der Abfahrt, weht vom Vortop, die Boote sind eingesetzt und nur ein Kutter, sowie des Kapitäns Gig sind noch zu Wasser. Ersterer liegt bemannt längseit, um die Taue loszumachen, letztere am Bollwerk, um den Kapitän zu erwarten.

Der erste Offizier mißt mit ungeduldigen Schritten das Hinterdeck. Dieselben sind seit einer Stunde an Schnelligkeit und Größe in geometrischer Progression im Wachsen und können als Barometer für seine Gemütsstimmung dienen. Er wartet mit Schmerzen auf die Ankunft des Kapitäns und wünscht in Ermangelung eines andern Gegenstandes, an dem er sich Luft machen kann, alle männlichen

und weiblichen Besucher, die sich über die Fallreepen drängen, zum Kuckuck. Sie kommen, um hier noch einem Bekannten die Hand zu drücken oder dort einen zärtlichen Abschied zu nehmen. Einzelne führt auch wohl ein schwacher Hoffnungsschimmer an Bord, daß die weichere Stimmung der Gemüter beim Abschiede von der Heimat für mögliche Bezahlung ihrer Rechnung sich günstig erweisen möge.

Was gehen jedoch alle diese Motive den ersten Offizier an? Er hat keine Verwandten, die ihm die Hand drücken, keine Braut, die mit nassen Augen an seinem Halse hängt. Ebensowenig hat er aber auch unbezahlte Rechnungen, und für ihn existiert daher nur das Faktum, daß jeder Besucher eine Portion Schmutz mehr auf das sorgsam gescheuerte Schiff schleppt, — der größte Kummer, der einem ersten Leutnant widerfahren kann, namentlich aber unserm Freunde, dem mit dieser wichtigen Charge auf Sr. Maj. Fregatte „Seestern“ bekleideten Kapitänleutnant Kurzspleiß.

Er ist der vollendete Typus eines Seemanns. Jedermann an Bord weiß dies und achtet ihn deshalb. Im Dienste ist er sehr streng und kein Freund von vielen Worten. Kadetten und Mannschaft fürchten ihn und selbst die Offiziere treten unwillkürlich nach Backbordseite, wenn er an Steuerbord spazieren geht und die Zahl seiner Schritte hundertzwanzig in der Minute übersteigt. Er ist Junggeselle und ein entschiedener Weiberfeind. Seine einzige Liebe ist sein Schiff. Er hält es wie einen Putzkasten und jeder Fleck ist ihm ein Dorn im Auge. Sein Schiff ist seine Welt; mit der andern hat er abgeschlossen, als der blaue Peter gehißt wurde. So lange die Reise dauert, geht er freiwillig nur in Gesellschaft des Großmastes von Bord.

„Kattblock!“ ruft er dem diensthabenden Steuermannsmaat zu, der sich seit einer Viertelstunde vergebens bemüht, die Gläser des Fernrohres mit dem Zipfel seines feuchten Halstuches zu reinigen.

„Zu Befehl, Herr Kapitänleutnant!“ erwidert dieser, den Hut lüftend.

„Noch nichts zu sehen?“

„Nein, die Gig liegt noch an der Treppe.“

„Hol der Henker die Gig!“ brummt Kurzspleiß und nimmt seinen Marsch wieder auf.

„Zu Befehl!“ entgegnet der Unteroffizier, dem diese Phrase geläufig ist, wenn er mit Vorgesetzten spricht und nimmt die fruchtlosen Reinigungsversuche wieder auf.

In der Batterie erblickt man die verschiedensten Gruppen. Mit Ausnahme der Posten ist die Mannschaft wegen der nassen Witterung unter Deck gepfiffen und tummelt sich in der Batterie oder im Hängemattendeck. Weinende Mütter und Bräute, besorgte Väter und Brüder, lustige Kameraden von andern Schiffen, unbezahlte Schneider und Waschfrauen, die vergebens nach ihren losen Schuldnern fragen und suchen, wogen durch einander und bieten ein buntes Bild von lebhafter Färbung. Hier bringt eine zärtliche Großmutter ihrem Enkel, einem neu eingestellten Schiffsjungen, einen Korb mit Leckereien, die er sich bis zu seinem Geburtstage, der in den Mai fällt, verwahren soll. Sie gibt ihm gute Regeln auf den Weg, deren hauptsächlichste darin besteht, sich vor nassen Füßen zu hüten und

nicht auf die Masten zu klettern. Während der Junge mit halbem Ohr auf die allerdings schwer auszuführenden Ermahnungen hört, schielt er mit lüsternem Blicke nach dem Korbe und führt im Geiste eine neue Kalenderordnung ein, bei der der zehnte Mai unmittelbar auf den fünfzehnten November folgt.

Dort läßt sich eine untröstliche Putzmacherin von ihrem Geliebten, dem Bottelier, zum zehntenmale den Schwur der Treue wiederholen. Der Bootsmann ohrfeigt einen Offizierburschen, der mit einer Kanne heißen Kaffees gegen ihn läuft und ihm die Füße verbrennt, während der Krankenwärter auf den Kochsmaat schimpft, der die Krankensuppe mit Brackwasser gekocht hat. Ein halbes Dutzend Schiffsjungen jagt hinter ein paar Schweinen, die ihrem Behälter entsprungen sind und quiekend den Leuten zwischen den Beinen durchfahren.

Hinter dem Großmast spazieren in lebhafter Unterhaltung begriffen — die Badegäste. Zu ihnen gehören alle diejenigen Bewohner der Offiziermesse, welche keine Seeleute von Beruf sind, wie Ärzte, Prediger ꝛc. Mehrere von ihnen machen ihre erste Reise, und es harren ihrer noch manche Unbequemlichkeiten. Ihre Unbekanntschaft mit dem Leben an Bord, die für jeden Nichtseemann lästige Schiffsetikette, die vielfachen neuen Erscheinungen geben reichlichen Stoff zu Neckereien seitens der Seeleute und bringen die Badegäste häufig in tragikomische Situationen.

Am lebhaftesten unter ihnen geriert sich Dr. Salomo, der sehr gern disputiert. Er ist früher noch nicht an Bord gewesen und weiß daher nicht, daß es gegen die Regeln der Etikette verstößt, laut zu sprechen. Heute bei so ungewöhnlichen Verhältnissen macht ihn jedoch noch niemand darauf aufmerksam.

„Gig kommt!“ meldet Kattblock dem wachhabenden Offizier und belohnt sich für diese Anstrengung mit einem frischen Stück Tabak, welches ihm das Aussehen gibt, als leide er an einem Zahngeschwür.

Der Wachhabende überbringt die Meldung dem ersten Offizier, auf dessen Schritte dieselbe sehr mäßigend einwirkt; er läßt die Fallreepstreppe in Ordnung bringen und die Seesoldaten in das Gewehr treten. Die Pfeife des wachhabenden Bootsmannsmaat ertönt mit einem endlosen Triller in die Großluke hinunter, und dem Signal folgt eine Totenstille im ganzen Schiff.

„Seesoldatenwache an Deck, Fallreepsjungen!“ ruft der Unteroffizier im kräftigsten Baß, daß es im fernsten Winkel des Schiffes verständlich wird. In fliegender Eile stürzen die Gerufenen auf das Deck, und jedermann an Bord weiß aus dem Kommando, daß der Kapitän kommt, da nur vor diesem die Wache in das Gewehr tritt.

Jetzt ist die Gig an Bord, der erste und der wachhabende Offizier stehen mit Hut und Säbel am Fallreep, der Bootsmann pfeift die Seite, die Wache faßt das Gewehr an und der Kapitän betritt das Deck.

Alle Anwesenden lüften ehrerbietig die Kopfbedeckung, und ein freundlicher Gruß des allseitig geliebten und geachteten Führers dankt für die erwiesenen, wenngleich ihm zuständigen Honneurs.

„Ist das Schiff klar?“ wendet er sich an den ersten Offizier.

„Klar zum Anker lichten!“ erwidert dieser.

„Dann bringen Sie heute gefälligst das Schiff unter Segel, Kapitänleutnant Kurzspleiß, und sagen mir, wann der Lotse von Bord geht; ich muß noch einen Bericht fertigen.“

„Zu Befehl!“ erwidert der Angeredete, vertauscht seinen Hut mit der Dienstmütze, legt den Säbel ab und besteigt die Kommandobank. Ein Kadett wird in die Messe geschickt, die Offiziere von dem bevorstehenden Manöver zu benachrichtigen, und diese begeben sich ungesäumt auf ihre verschiedenen Stationen.

Der Bootsmann mit seinen Maaten hat sich bereits an den Luken postiert, als das Kommando erschallt:

„Alle Mann auf, klar zum Ankerlichten!“

Sechs scharfe Pfiffe schrillen und sechs furchtbare Bässe wiederholen unisono den gegebenen Befehl, der wie ein elektrischer Schlag auf die Mannschaft der Fregatte wirkt. Alles fliegt mit Windeseile die Treppe hinauf, die Topsgasten entern in die Marsen und das Gangspill wird bemannt. Das Musikkorps holt seine Instrumente, um mit lustigen Klängen das Aufwinden des Ankers zu begleiten, und jedermann nimmt den für dies Manöver angewiesenen Posten ein.

„Kutter weg, Leinen los!“ kommandiert der erste Offizier.

„Zu Befehl!“ antwortet die jugendliche Stimme des bei dem naßkalten Wetter fast verklommenen Bootskadetten.

Der Kutter rudert nach den Pfählen, wirft die Taue los und wird darauf mit der Gig an den Kränen aufgeheißt.

„Licht Anker, Fremde von Bord!“ folgt nun als zweites Kommando.

Die Musik spielt eine heitere Weise, die Matrosen marschieren in gleichmäßigem Takte um das Gangspill, und die schwere Ankerkette hebt sich Glied für Glied aus dem Wasser.

Unterdessen drängen sich die Fremden, die je nach ihrem Alter und Geschlecht mehr oder minder freundlich vom Stabswachtmeister zum Fortgehen ermahnt werden, über das Fallreep in die Boote. Hier und dort stiehlt sich ein einzelner von seiner Station, um ein letztes Lebewohl zu sagen, und die Vorgesetzten wenden den Kopf, um diesen Bruch der Disziplin nicht zu bemerken. Manche Thräne entquillt dem Auge der scheidenden Mutter, deren geliebter Sohn sich jetzt auf unbestimmte Zeit dem tückischen Meer anvertraut; mancher schmerzliche Seufzer entringt sich der Brust bei dem Gedanken, daß er ihr vielleicht für immer entrissen wird.

Und wer in dem Buche des Schicksals zu lesen vermöchte, der würde sehen, wie so mancher kräftige Jüngling, der jetzt in heiterm Jugendmut der Heimat Lebewohl sagt und mit fröhlichem Blick in die Zukunft schaut, nimmer zum Vaterhause zurückkehren wird. Er würde sehen, wie er fern von all den Seinen am fremden Strande zur ewigen Ruhe gebettet wird, hingerafft von dem tödlichen Hauche eines giftigen Klimas, ohne daß eine liebende Hand sich kühlend auf seine brennende Stirn legt und seine glühende Zunge mit einem Tröpfchen Wasser letzt. Oder wie die Wogen ihn als Opfer fordern und seine Gebeine, statt in geweihter Erde, auf tiefem Meeresgrunde bleichen, bekränzt von Koralle und weißem Sand!

Doch fort mit den traurigen Bildern! Die Fremden sind von Bord und das letzte Boot stößt ab.

Ein gellender Pfiff unterbricht die Musik und den taktmäßigen Marsch der Matrosen am Spill.

„Der Anker ist auf und nieder!“ rapportiert der Offizier auf der Back, und das Kommando „Segel los!“ ist die Antwort auf diese Meldung.

Im Nu wimmeln die Wanten von Blaujacken. Wetteifernd sucht jeder dem andern vorbeizulaufen, wobei die Matrosen das bequeme Soldatenloch aus Ehrgefühl verschmähen und den mühsamen Weg um die Marsen vorziehen. Bald drängt sich auf den Raaen Kopf an Kopf. Im Umsehen sind die Beschlagzeisinge gelöst, und auf „Fallen Segel!“ entfalten sich die weißen Leinwandmassen in den Lüften. Die Mars- und Bramsegel werden gesetzt, die Raaen ins Kreuz gebraßt und eine gewaltige Segelfläche bedeckt jetzt die Takelage des Schiffes, wo vor einer Minute dem Auge sich nur schmale Linien symmetrisch gestellter Raaen boten. Zugleich sind auch die Mannschaften schon wieder an Deck gekommen und nur die in den Marsen postierten Matrosen, die Topsgasten, bleiben oben. Die Musik beginnt wieder zu spielen, der Anker wird vollends gelichtet, der Klüver gesetzt, und das Schiff beginnt sich langsam zu drehen. Die Hintersegel füllen, die Vorraaen werden umgebraßt und bald schwellen alle Segel in bauchiger Rundung. Vor dem Bug kräuselt sich schäumend das Wasser, das Schiff gehorcht dem Ruder und der treibenden Kraft des Windes, und schneller durchschneidet sein scharfer Kiel die Fluten.

Da wimmelt es noch einmal in den Wanten von Blaujacken, da drängt sich noch einmal Kopf an Kopf in der Takelage. Diesmal geschieht es jedoch ohne Kommando; es ist eigener Impuls, und drei donnernde Hurras, als letzter Abschiedsgruß an die Heimat, hallen dem Lande zu, das sich mit wachsender Schnelligkeit entfernt. Schon sind die Züge der am Ufer Stehenden nicht mehr zu erkennen, das Wehen weißer Tücher bildet noch die einzige Brücke der Gedanken zwischen Schiff und Land, doch bald verschwindet auch dies im Nebel.

Der Wind ist günstig; Felder, Dörfer, Auen fliegen mit Blitzesschnelle vorüber, und die Fregatte schießt durch die schmutzig-gelblichen Wellen des Flusses, als zöge eine geheimnisvolle Macht sie zu den kristallhellen Azurfluten des Ozeans.

Jetzt wird das äußerste Feuerschiff passiert. Als letzter verlorener Posten des Landes schwebt es einsam auf den Gewässern, zur Gesellschaft nur den Sturm und die Möwen, die schreiend seine kahlen Masten umkreisen.

„Segler voraus!“ ruft der Ausguck auf der Vormarsraa, und die Fernröhre richten sich auf das gemeldete Schiff. Noch ist es nur als schneeweißer Punkt am dunklen Horizonte zu unterscheiden, denn die Sonne ist endlich durchgebrochen und hat den Nebel verscheucht, der im Westen als blauer Streifen sich lagert. Bald jedoch wächst das Fahrzeug schnell empor und wird an seiner Flagge als Lotsenkutter erkannt, der den Lotsen der Fregatte aufnehmen soll.

„Klar zum Brassen!“ kommandiert der erste Offizier. „Vor- und Kreuzraaen an den Wind, Ruder in Lee!“

Die Raaen fliegen längschiffs, der „Seestern" gehorcht wie der Blitz dem Ruder und sein Kielwasser beschreibt einen großen Bogen. Der jetzt mehr von vorn einkommende Wind beginnt durch das Takelwerk zu pfeifen und legt die Fregatte schief, Spritzwasser schlägt über den Bug, und das Tauwerk reckt sich und knackt, als ob es seine Stärke probieren wollte. Der Gegendruck des backgelegten Großmars- und Bramsegels bringt jedoch das Schiff bald zum Stillstande. Es liegt beigedreht am Winde und treibt langsam seitwärts ab.



Das Boot des Lotsenkutters kommt auf die Seite, der Lotse steht am Fallreep und nimmt die ihm zur Besorgung anvertrauten Briefe entgegen. Jetzt springt er in das Boot; mit dem Winken der Hand und „Glückliche Reise" zerreißt das letzte Verbindungsglied mit dem Lande.

Die See ist jetzt die neue Heimat; Wasser und Himmel, so weit das Auge reicht. Noch mancher sieht dem scheidenden Boote nach und wirft einen letzten langen Blick nach der Richtung, wo als grauer Streifen das Land sich unter den Horizont senkte. Eine Thräne zittert in den Wimpern und stiehlt sich langsam an der gebräunten Wange herab.

In der Batterie steht ein alter Unteroffizier mit grauem Haar und schaut gedankenvoll durch die Kanonenpforten auf die vorbeirauschenden Wellen. Ein tiefer Seufzer entringt sich seiner Brust, aber er gilt weder dem Lande noch den Zurückbleibenden, sondern dem Schiff. „'s ist Freitag," murmelt er leise, „und Freitagsegeln bringt nimmer etwas Gutes."

„Braßt voll!“ ertönt es von der Kommandobank, und abermals fliegen die Raaen herum. Der „Seestern“ wird vor den Wind gebracht und geht wieder ruhiger durch die Wogen, die ihr schmutziges Gelb bereits mit hellem Smaragd vertauscht haben und deren schäumende Köpfe den blitzenden Gischt am schlanken Bug der Fregatte emporschleudern. Der erste Offizier übergibt das Kommando dem wachhabenden, nachdem die Untersegel gesetzt und die Freiwache unter Deck gepfiffen ist und verfügt sich in die Kajütte des Kapitäns.

„Der Lotse ist von Bord!“ meldet er.

„Ich danke Ihnen, ich komme sogleich an Deck, steuern Sie indessen West-Nord-West!“

Der erste Tag in See.



„West-Nord-West!“ sagt Kurzspleiß, der wieder auf dem Deck erscheint, zum wachhabenden Offizier.

„West-Nord-West!“ antwortet dieser, mit höflicher Verbeugung an die Mütze fassend und geht nach hinten.

„West-Nord-West!“ ruft er den Leuten am Steuerruder zu.

„West-Nord-West!“ wiederholen diese zum Zeichen, daß der Befehl richtig verstanden ist. Das Steuerrad dreht sich unter ihren Händen, und die Fregatte folgt dem neuen Kurse.

Der erste Leutnant geht nach vorn, um nach der Befestigung der Anker zu sehen, und der wachhabende Offizier spaziert selbstbewußt und sehr stolz an Steuerbordseite des Hinterdecks auf und ab, denn — er thut heute seine erste Wache. Seit vierzehn Tagen hat Herr Bölting die Jacke mit dem Rock, den Dolch mit dem Säbel, die schmale Mützentresse mit der breiten, mit einem Worte den Kadetten mit dem Unterleutnant vertauscht und ist Wachhabender geworden. Das ist keine Kleinigkeit, und er darf wohl stolz darauf sein. Bis dahin mußte er sich von allen befehlen und schicken lassen, jetzt befiehlt und schickt er selbst, und die vier Kadetten auf seiner Wache werden viel zu thun bekommen. Aber Unterleutnant Bölting ist human; die kurze harte Form der Dienstbefehle hat ihn stets unangenehm berührt, und er hat sich vorgenommen, sich der größten Höflichkeit zu befleißigen. Auf seine äußere Erscheinung verwendet er viel Sorgfalt; seine Kleider haben einen untadelhaften Schnitt. Der hintere Scheitel seines blonden gelockten Haares — Bölting ist überhaupt ein hübscher junger Mann — schneidet genau mit der Naht des Rockkragens ab, und nur der sonst wohlgeratene Bart macht ihm Kummer, weil er stark in das Rötliche spielt. Er trägt Lackstiefel und weiße Glacees. Der Kadett Vogel behauptet sogar, daß er letztere auch

nachts anbehalte; aber Kadetten haben bekanntlich einen losen Mund und hängen gern ihren Vorgesetzten etwas an, namentlich Vogel, der durchtriebene Strick, der Seekadett im Superlativ.

Jedenfalls aber erweist Bölting mit den Glacees dem ersten Leutnant keinen Gefallen, der an Bord kein Freund von dergleichen „Feinheiten" im Anzuge ist und bei seiner Rückkunft auf das Hinterdeck das Selbstbewußtsein des Wachhabenden durch die kurze scharfe Frage: „Wollen Sie nicht brassen?" schwer erschüttert. Der arme Bölting hat trotz seines Diensteifers vergessen, daß der Wind durch die Kursänderung mehr nach hinten gegangen und eine Umstellung der Segel nötig geworden, obwohl das so manchem jungen Offizier passiert.

Errötend sucht er sich auf die höflichste und erschöpfendste Weise zu entschuldigen, gießt aber dadurch nur Öl ins Feuer.

„Bleiben Sie mir mit Ihren Redensarten vom Leibe," herrscht Kurzspleiß ihn an, „nehmen Sie ihren Dienst in acht und brassen Sie."

„O wie grob!" denkt Bölting empört. In Erinnerung des Talleyrandschen Ausspruches übersetzt er aber diesen Gedanken laut in: „Zu Befehl, Herr Kapitänleutnant!" und führt das Manöver aus, nachdem er heimlich einen Blick auf die Kommandoworte geworfen, die er auf alle Fälle in seiner Tasche bei sich trägt.

„Sieben Glas!" (halb zwölf) meldet der Posten vor der Kapitänskajütte.

„Lassen Sie die Kadetten zum Observieren rufen," sagt Kurzspleiß, dessen Schritte infolge des Anblicks der Glacees und Lackstiefel sehr beschleunigt sind.

„Kadett der Wache," wendet sich Bölting zu diesem, „Sie würden mich sehr verbinden, wenn Sie die Güte hätten, hinuntergehen und Ihre Herren Kameraden gefälligst benachrichtigen zu wollen, daß es Zeit zum Observieren ist und ihre Gegenwart auf dem Deck vom ersten Offizier gewünscht wird."

Der Kadett sieht ihn groß an. Er hat bereits ein Jahr unter Kurzspleiß gedient, und solche Phraseologie ist ihm daher an Bord etwas Neues. Bölting glaubt, er habe sich nicht klar genug ausgedrückt und schickt sich eben an, seine Worte mit einigen erläuternden Bemerkungen zu wiederholen, als Kurzspleiß, den dieser Sermon in völlige Wut versetzt, mit einem Donnerwetter dazwischen fährt.

„Was zum Henker ist das für eine Manier, Befehle zu geben? Seit wann ist an Bord die Rede von „Güte haben" und „wollen", wo es sich um Ausführung von Ordres handelt? Die Kadetten sollen zum Observieren kommen!" wendet er sich zum Kadett der Wache.

Dieser führt sofort den Befehl aus, während der erste Offizier wieder in Geschwindschritt verfällt und Bölting, indigniert über eine so unhöfliche Kürze, die andere Seite des Deckes aufsucht.

Die Kadetten erscheinen. Aus gegründeter Besorgnis vor Revision ihrer Instrumente nehmen sie den Weg durch die Batterie und die Vorluke, um Kurzspleiß möglichst weit aus dem Wege zu gehen. Doch der erste Offizier, zu dessen speziellen Obliegenheiten die Erziehung der Kadetten gehört, läßt sich nicht so leicht täuschen. Er kennt seine Pappenheimer, beordert die jungen Herren auf das Hinterdeck und läßt sich die Instrumente zeigen.

Da stehen die jungen Sünder, die Hoffnung und der zukünftige Stolz der Marine, aber nicht wenigen klopft trotz ihres kecken Ausschauens besorglich das Herz.

Vogel, der listige, ränkevolle, der seine halbe Seefahrtszeit in Bordarrest verbracht, trotzdem aber es versteht, ebenso oft an Land zu kommen wie seine unbestraften Kameraden, eröffnet mit niedergeschlagenen Augen den Reigen. Sein Oktantkasten ist leer.



„Wo ist Ihr Oktant?"

„Ich habe ihn an Herrn Rosenberg verliehen."

„Wer ist Rosenberg?"

„Ein Freund von mir."

Die fortgesetzte Inquisition ergibt jedoch, daß Rosenberg nur ein Geschäftsfreund und zugleich Besitzer eines Pfandinstituts ist. Der Pfandzettel wird zu Tage gefördert und wandert mit einer beigefügten Notiz in das Taschenbuch des gestrengen Vorgesetzten.

„Zeigen Sie den Ihrigen!" wendet letzterer sich an den zweiten Kadetten.

Dieser beeilt sich, seinen Kasten mit einem Messer aufzubrechen, da er den Schlüssel verloren hat, und zeigt das Instrument vor. Aber kaum hat er einen Blick darauf geworfen, als er vor Schrecken fast durch das Deck sinkt. Der große Spiegel des nach alter Manier sehr solide gebauten Oktanten ist gänzlich zerbrochen, der kleine gespalten, die Alhidade verbogen und das ganze Instrument voller Beulen und Risse. Er hat es gestern abend, während er selbst auf Urlaub am Lande war, an Vogel geborgt, der einige Polarsternbreiten nehmen sollte und sein eigenes leider an seinen guten Freund Rosenberg geliehen hatte. Der Polarstern hat nun zwar keine so destruktive Wirkung auf das Instrument geäußert, wohl aber die zweite Auflage der gestrigen Abschiedsbowle in der Kadettenmesse

bei deren Zubereitung Vogel das Instrument irrtümlich für einen Zuckerhammer angesehen hat. Eine zweite Notiz kommt in das Taschenbuch.

Die nächstfolgenden drei Oktanten werden in Ordnung befunden, und ihren Eigentümern fällt ein Stein vom Herzen, der sich jedoch mit doppelter Schwere wieder darauf lagert, als Kurzspleiß Einsicht in die Rollenbücher verlangt, die jeder Kadett vorschriftsmäßig und vollständig bei sich führen muß.

Bei einem andern Oktanten fehlt das Quecksilber an den Spiegeln, infolge eines darüber ausgegossenen Glases Grog, bei einem fünften die Blendgläser, und ein sechster Kasten ist endlich wieder ganz leer. Durch scharfes Verhör stellt sich heraus, daß sein Herr, ein Bürschchen von fünfzehn Jahren, ebenfalls einen Geschäftsfreund besitzt, der ihm den Oktanten aus Gefälligkeit für fünf Thaler, hundert Zigarren, sechs Flaschen Eau de Cologne und zwei Stangen Bartwichse abgenommen hat.

Auch sein Name wird notiert und den Schuldigen angekündigt, daß ihnen morgen früh bei der Musterung ihre Strafe bekannt gegeben wird.

Indessen ist es Mittag geworden, und Bölting, sich in Gegenwart des ersten Offiziers einer lakonischen Kürze befleißigend, beauftragt den Kadetten, den Kapitän von diesem wichtigen Ereignisse in Kenntnis zu setzen und dessen geneigte Erlaubnis zum Mittagessen der Mannschaft einzuholen.

Diese wird erteilt; die mit Pfeifen versehenen Unteroffiziere stehen bereits fertig an den Luken, und mit dem letzten Glockenschlage ertönt das Signal zum Essen, jenes schrillende Sextett von drei langen Rollpfiffen, das wie eine galvanische Batterie alle zur Arbeit gehobenen Hände plötzlich lähmt und wie das ähnlich lautende Signal zum Grog nie mißverstanden wird.

Es ist gutes Wetter, und bis auf die Posten gehen alle Mann zum Essen. Die Leute sammeln sich an ihren Tischen, je zehn zu einem; Backsjungen laufen mit dem Eßgeschirr zur Küche, wo die Köche die großen Fleischgabeln und Suppenkellen schwingen und der Stabswachtmeister die Reihenfolge der Speiseverteilung anordnet. Die Küche oder Kombüse, wie sie an Bord heißt, befindet sich in der Batterie, und um in das Hängemattendeck zu gelangen, wo gegessen wird, muß eine Treppe passiert werden. Die Fregatte segelt seit einer Stunde in offenem Wasser und beginnt sich langsam hin- und herzuschaukeln. Außerdem ist die Treppe vom Morgen her noch naß und schlüpfrig. Die Backsjungen drängen sich auf ihr mit Näpfen voll heißer Grütze, und unter ihnen auch einige neue, die die erste Reise machen und wie es technisch heißt, noch keine Seebeine haben.

Jetzt holt die Fregatte nach Lee über. Ein Unglücklicher, der gerade die Lukenschwelle überschreiten will, verliert das Gleichgewicht, der Grütznapf entgleitet seinen Händen und ergießt seinen Inhalt über die Köpfe von einem halben Dutzend Backsjungen, während er selbst dem Napfe nachstürzt und in seinem Falle die besalbten Kameraden mit sich reißt. Die Grütze läuft in Strömen im Zwischendeck, die Schiffsjungen wälzen sich in ihr umher; einige mitbegossene Matrosen fluchen auf schreckliche Weise, und der Stabswachtmeister, den das Unglück überall

hinführt, wo etwas verkehrt geht, entwirrt auf energische Weise dies gordische Knäuel unter dem schallenden Gelächter des ganzen Zwischendecks.

Währenddem übernimmt Leutnant Bohr von Bölting die Wache. Letzterer sieht den ersten Offizier nicht mehr an Deck und übergibt sie ihm daher in seiner gewohnten höflichen Weise. Er ersucht Bohr, gewogentlichst West-Nord-West steuern lassen zu wollen, erlaubt sich ihm mitzuteilen, daß das Schiff sieben Knoten läuft und freut sich außerordentlich, ihm die Versicherung geben zu können, daß der Außenklüver und die Bramsegel stehen, drei Zoll Wasser bei der Pumpe, verschiedene Mitsegler in Sicht sind, und daß die Leute essen. Alsdann empfiehlt er sich mit einer liebenswürdigen Verbeugung und eilt in seine Kammer. Er hat die erste Tagwache, wenngleich mit Hindernissen, glücklich überstanden und macht vor seinem Rasierspiegel mit zufriedenem Sinne die Bemerkung, daß der Gebrauch eines bleiernen Kammes die Farbe seines Bartes wirklich schon verbessert hat. Wüßte er freilich, daß ihm in nächster Zeit eine viel schlimmere Nachtwache bevorstände, so würde er sich weniger behaglich fühlen.

Leutnant Bohr, ein älterer und ein solcher Seemann, wie ihn die Matrosen mit dem Namen „Fixer Kerl", dem größten Lobspruch aus ihrem Munde, bezeichnen, lächelt gutmütig seinem jungen Kameraden nach, ist aber kein Freund von vielen Worten, übernimmt deshalb die Wache nur mit einem kurzen „Danke".

Die Bewegungen des Schiffes werden etwas lebhafter, und allmählich erscheinen mit blassem Gesicht und weißer Nase verschiedene neue Schiffsjungen auf dem Deck. Er wird ihnen unten zu eng und vergebens suchen sie nach einem festen Punkte, da vor ihren Augen alles zu kreisen beginnt. Auch aus der Hinterluke tauchen die Gestalten verschiedener Badegäste auf, die noch nicht zur See gewesen, unter ihnen Dr. Salomo, trotz seines Unwohlseins lebhaft disputierend, obwohl ihm niemand antwortet. Er kommt ohne Mütze an Deck und wird von Bohr ersucht, dieselbe aufzusetzen, da niemand ohne Kopfbedeckung auf Sr. Maj. Hinterdeck erscheinen dürfe. Der kleine Doktor will protestieren, aber Bohr bedeutet ihm kurz, daß er als Wachhabender zwar für die Aufrechterhaltung der Schiffsetikette zu sorgen, aber jedes außerdienstliche Gespräch zu meiden habe. Salomo fügt sich und holt die Mütze. Er will sich soeben durch einen neuen Disput mit seinen seekranken Begleitern entschädigen, doch wird er wiederum gestört.

„Meine Herren, ich muß dringend bitten, leiser zu sprechen," sagt Bohr; „es ist durchaus nicht gestattet, auf Sr. Maj. Hinterdeck so laut zu sein."

Zwar mäßigt der Doktor seine Stimme, kann aber nicht umhin, einige Bemerkungen über Schmälerung der allgemeinen Menschenrechte zu machen, die Bohr jedoch ignoriert. Den kranken Herren wird das Stehen schwer und sie setzen sich deshalb auf eine Kanone. Aber nur einen Augenblick wird ihnen diese Erholung gegönnt.

„Ich muß Sie ersuchen, sich nie auf Sr. Maj. Hinterdeck hinzusetzen, am allerwenigsten aber auf eine Kanone," tönt die Stimme des Wachhabenden ihnen entgegen.

Alle drei erheben sich und wanken an die Luvseite, doch das Schicksal, überall Verstöße gegen die Schiffsetikette zu machen, verfolgt sie auch hier, und Leutnant

Bohr muß sie abermals darauf aufmerksam machen, daß die Luvseite nur für den Kommandanten, den ersten und den wachhabenden Offizier bestimmt ist, alle übrigen sich aber auf der Leeseite Sr. Maj. Hinterdeck aufzuhalten haben. Verzweiflungsvoll begeben sich die überall vertriebenen Badegäste nach dem Lee Fallreep. Sie stehen schweigend nebeneinander, halten sich krampfhaft an einem Tau fest und starren zum Tode krank in die vorbeirauschenden Fluten, wobei sich unwillkürlich ihrem Gedächtnisse die Strophe des alten Liedes aufdrängt: „Ach wär' ich zu Hause geblieben, ich hätte was Bessers gethan."



Noch einige stampfende Bewegungen des Schiffes und die Krisis tritt ein. Salomo beginnt; sei es Wirkung des schlechten Beispiels, sei es eigene Überzeugung, seine drei Begleiter folgen ihm sofort, und alle vier bieten jetzt das Bild eines aus ebensoviel Köpfen sprudelnden Springbrunnens.

Ich will den Leser mit der Beschreibung der Seekrankheit verschonen. Sie ist schrecklich, aber nicht gefährlich, und deshalb zeigen die sonst so gutherzigen Seeleute mit den daran Erkrankten kein Mitleid, ja sie machen sich sogar noch über die Unglücklichen lustig. Der Kadett Vogel gibt Dr. Salomo ein vorzügliches Gegenmittel an die Hand. Er rät ihm, ein Stückchen Speck an Bindfaden zu binden, es abwechselnd hinunter zu schlucken und wieder herauf zu holen, um die Kehle geschmeidig zu machen.

Vorn auf dem Deck sieht es nicht besser aus, die neuen Schiffsjungen und Seesoldaten drängen sich Kopf an Kopf über die Reiling und zollen dem Meere ihren Tribut. Einige Jungen wollen mit Gewalt wieder nach Hause und bitten den wachhabenden Offizier unter Thränen, sie doch ans Land zu setzen. Andere liegen trotz der Nässe und Kälte in gänzlicher Apathie auf dem Verdeck und lassen in dumpfer Resignation die schlechten Witze ihrer Kameraden über sich ergehen.

So verfließt die Nachmittagswache. Um fünf Uhr ist Musterung an den Geschützen, deren Befestigungen nachgesehen werden. Der erste Offizier macht dem Kapitän Meldung darüber, und der Tambour schlägt ab.

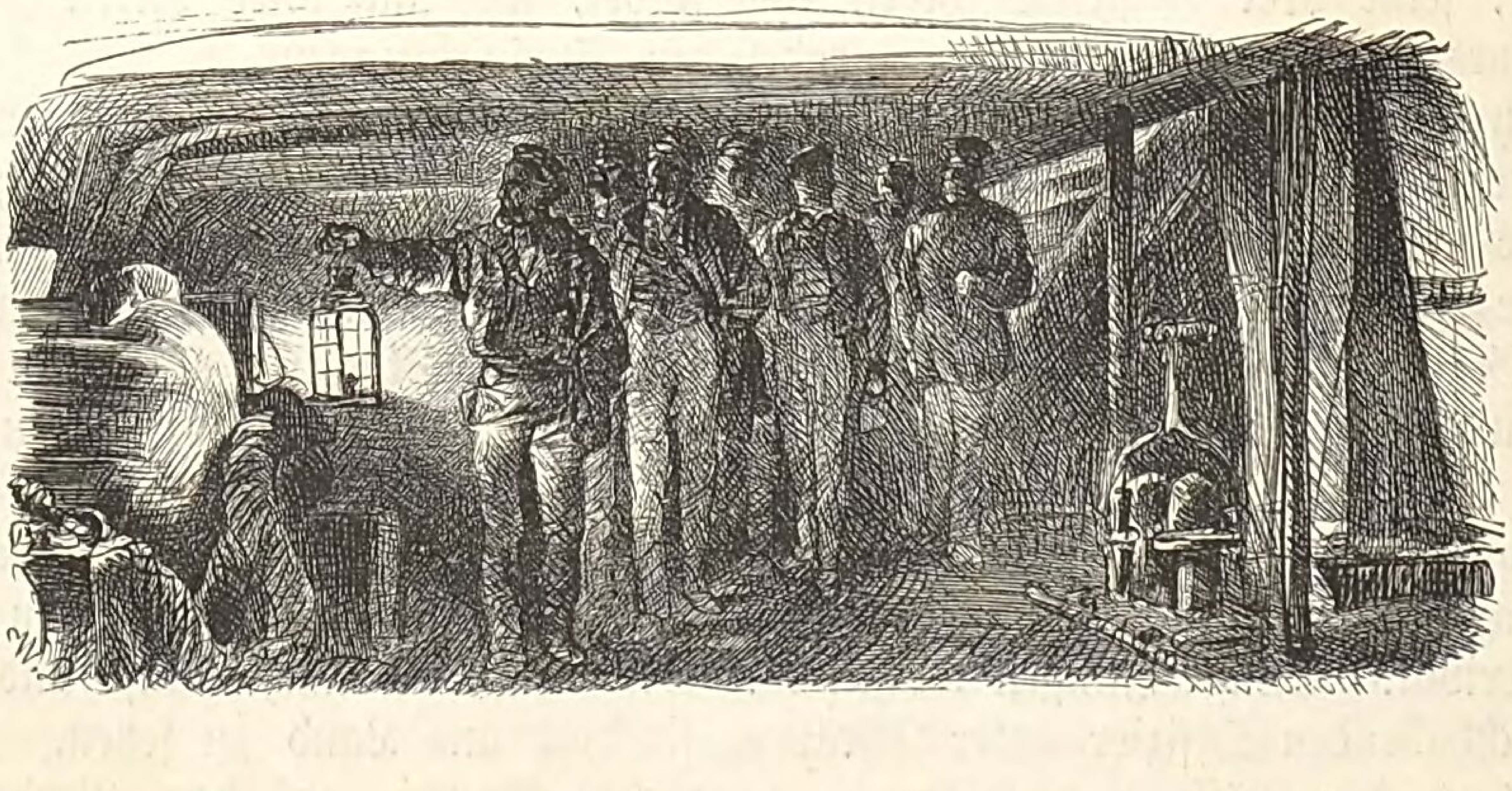
Die Mannschaft bleibt jedoch in Gruppen vor dem Großmast stehen. Sie hat bemerkt, daß Kapitän und erster Offizier über das Wetter sprechen und ersterer auf eine in Westen aufsteigende Wolkenschicht zeigt. Eine derartige Unterhaltung nach der Geschützmusterung läßt die Leute auf ein Segelexerzitium schließen, und die Vermutung wird zur Gewißheit, als Kurzspleiß die Kommandobank besteigt.

„Alle Mann klar zum Segelbergen!“ tönt der Befehl; „Bramsegel fest, zwei Reffe in die Marssegel, entert auf!“

Ha, was für ein Gewühl und Drängen und Durcheinander entsteht plötzlich auf dem Deck! Die Bramsegel werden fortgenommen, die Marsraaen rasseln donnernd von oben, die Refftaljen werden ausgeholt, die Segelberger entern in den Wanten auf und verbreiten sich auf den Raaen. In drei Minuten sind die Bramsegel festgemacht, die Marssegel gerefft und wieder gesetzt und die bekannten Rollpfiffe mit dem sogenannten Schnepper daran rufen zum Grog, den der Kapitän sowohl als Anerkennung für die schnelle Ausführung des Manövers als auch in Rücksicht auf die bevorstehende Novembernacht austeilen läßt.

Um sechs Uhr ist Abendbrot, unveränderlich aus gesüßtem Thee und Butterbrot bestehend, nur werden die Rationen wegen der vielen Seekranken heute größer und die Butter wird fetter als gewöhnlich aufgestrichen.

Um acht Uhr wird die neue Wache gepfiffen, und die andere Hälfte der Mannschaft bekommt Hängematten. Das Uhrwerk des Schifftages ist abgelaufen. Das Schiff zieht einen glühenden Streifen durch die dunklen Fluten, die Nacht lagert auf dem Meere, und der erste Tag in See ist beendet.



Nacht und Nebel.



Es sind mehrere Tage vergangen. Der anfangs günstige Wind ist umgeschlagen, und das Schiff laviert mühsam vorwärts. Eine Winterreise in unsern Meeren ist schon für Seeleute keine angenehme Partie, geschweige denn für solche, die zum erstenmale auf der See sind, und unsere Badegäste haben in den wenigen Tagen mehr Kummer, Unbehaglichkeit und Qual erfahren, als am Lande in ebensoviel Jahren. Aber auch der erste Offizier hat einen geheimen Kummer, der schon seit dem Abgange aus dem Hafen an seinem Herzen nagt und ihn in eine Aufregung versetzt, die man an dem sonst so ruhigen Manne gar nicht gewohnt ist. Freilich hat er auch genügenden Grund dafür, denn was kann es für den ersten Offizier Schlimmeres geben, als wenn sein Schiff nicht segelt, wie es von Gott und Rechtswegen soll und muß; wenn ein lumpiger Kauffahrteischoner an ihm vorbeikreuzt, wie das gestern Sr. Maj. Fregatte „Seestern" horribile dictu passiert ist! Vergebens sucht Kurzspleiß alle möglichen Mittel hervor, um die Segelkraft zu erhöhen. Er läßt die Masten bald nach hinten, bald nach vorn stagen, und zum großen Kummer der Matrosen den Eisenballast von einer Seite zur andern schleppen, als wäre dies nichts, während doch jedes Stück seine richtigen hundert Pfund Zollgewicht hat. Es hilft alles nichts, und das alter ego des ersten Offiziers, der Oberbootsmann, der seit seinem Avancement nur noch hochdeutsch spricht, meint, die Geschichte sei zumtal (total) zum Verzweifeln; sonst hätte das Schiff deicht (dicht) am Winde bei solcher Brise doch stets seine zehn Meilen gemacht, jetzt aber kaum sieben.

Freilich könnte Kurzspleiß leicht erfahren, weshalb das Schiff nicht segeln will, wenn er nur den alten Bootsmannsmaat Schramm fragen wollte, denselben alten Graukopf, der beim Verlassen des Hafens die Bemerkung über das Freitagssegeln murmelte. Der Freitag allein trägt die Schuld. Welcher vernünftige Seemann segelt aber auch an einem Freitag? Der ist ja fast ebenso schlimm wie ein Montag, und der alte Schramm weiß Tausende von Beispielen, daß dieser Tag den Schiffen nur Unglück gebracht.

An dem verhängnisvollen Freitag hat der tückische Unhold, der Klabautermann, die Macht, an Bord der in See gehenden Fahrzeuge zu kommen, und wo der sich einmal eingenistet, da — lebewohl guter Wind und glückliche Reise! Nebel, Regen, Windstillen und schlechtes Wetter sind seine steten Begleiter. Wer am 29. Februar in der Mitternachtsstunde eines neuen Jahrhunderts geboren ist, dem ist es vergönnt, den Kobold von Angesicht zu Angesicht zu schauen.

Wenn ein Unglück passiert oder ein Sturm im Anzuge ist, kauert er auf der Mittelwache von zwölf bis ein Uhr unter dem Bugspriet. Ein greulicher Fischkopf sitzt ihm zwischen den spitzen Schultern, mit blutigem Rachen und langen gelben Zähnen, die er grinsend fletscht. Langes struppiges Haar sträubt sich um seinen Kopf, und die feurigen Augen drehen sich wie glühende Kohlen.

Schramm gehört zu diesen Bevorzugten, denen sowohl der Klabautermann als auch der fliegende Holländer zu Gesicht kommen, und er weiß schaurige Geschichten davon zu erzählen, für die er zwar unter seinen Kameraden auf der Wache eben so eifrige als gläubige Zuhörer findet, auf die aber weder der Oberbootsmann noch der erste Offizier etwas geben wollen.

Es ist wieder Freitag geworden; Schramm hat vorige Nacht den Klabautermann gesehen, und dieser hat ihm unheimlich zugenickt. Das bedeutet nichts Gutes, und der alte Unteroffizier geht düster schweigend bei dem Fallreep auf und ab.

Es ist Kurzspleiß nicht gelungen, den „Seestern“ zum schnelleren Segeln zu bewegen, und auch er befindet sich in einer höchst unangenehmen Stimmung, welcher der Oberbootsmann bisweilen durch einen hochdeutschen Fluch Ausdruck geben zu müssen glaubt, wenn ihm ein Matrose in die Quere kommt oder seine Befehle nicht schnell und geschickt genug ausgeführt werden.

Dagegen scheint den Badegästen ein Trost zu erblühen. Der hartnäckige Westwind ist allmählich abgestorben, und es ist heute Neumond, der oft einen Witterungswechsel mit sich führt. Die Oberfläche der Wellen hat sich seit einer Stunde wie ein Spiegel geglättet, die Segel hängen tot an Masten und Stengen nieder und schlagen mit eintönigem Geräusch den Takt zu den wiegenden Bewegungen des Schiffes.

Auf so hohen Breiten sind Windstillen im Winter nicht gewöhnlich, und die Hoffnung auf baldigen guten Wind wächst bedeutend. Ihre Erfüllung läßt auch nicht lange auf sich warten. Im Osten zeigt sich ein grauer Streifen am Horizont und breitet sich mit steigender Geschwindigkeit bis zum Zenith aus.

Das Wasser kräuselt sich leicht an einzelnen Stellen und bildet „Katzenpfoten“, die sich bald zu größeren Strecken vereinigen. Noch ist „das kleine

Zugchen" allerdings kaum durch ein Kältegefühl zu unterscheiden, das sich am benäßten und hochgehaltenen Finger äußert. Es kommt jedoch aus Osten, und die Raaen werden in das Kreuz gebraßt, um beim Eintritt stärkerer Brise das Schiff sogleich drehen und auf einen westlichen Kurs bringen zu können.

Die Brise wächst allmählich, das Schlagen der Segel gegen Masten und Stengen hört auf, die gegen den Wind gestellten Vordersegel bringen mit Hilfe des Steuerruders das Schiff herum, und bald gleitet es leichtfüßig durch die Wogen, getrieben von den rund vollstehenden Segeln, die sich im Scheine der Abendsonne in schneeiger Weiße an den Raaen blähen.

Die lichtgrünen durchsichtigen Wellen krönen sich nach und nach mit weißem Schaum, der wie blendender Perlenschmuck ihre Häupter bekränzt; doch sie rauschen und eilen vergebens, sie holen die flüchtige Fregatte nicht ein, die blitzschnell dem Ozean und seinen Azurfluten zustrebt.

Gegen Abend läuft der „Seestern" bereits zehn Knoten. Das Gesicht des ersten Offiziers hellt sich etwas auf, der Oberbootsmann ladet den Zimmermann und Feuerwerker in seine Kammer zu einem Glase „Grog" und die allmählich von der Seekrankheit genesenden Badegäste freuen sich der schönen Fahrt, die sie mit schnellen Schritten dem wärmeren Klima entgegenführt. Ja, Dr. Salomo wird sogar so übermütig, daß er beim Gehen auf Augenblicke die Hände in die Tasche steckt. Er ist nicht wenig stolz auf seine körperliche Gewandtheit und wirft triumphierende Blicke auf die weniger geschickten Kameraden, die noch immer mit ausgestreckten Armen gehen und bei jeder heftigeren Bewegung des Schiffes eiligst nach einem festen Halt suchen.

Überall hat aber der günstige Wind freundliche Gesichter gemacht. Nur der alte Schramm schüttelt bedeutsam den Kopf über den Freitagswind und meint, daß unmöglich etwas Gutes dabei herauskommen könne.

Gegen zehn Uhr abends meldet der Posten auf der Fockraa ein Feuer voraus, das auch bald von Deck gesehen und als das Feuerschiff von Galloper, einer vor dem englischen Kanale liegenden gefährlichen Sandbank erkannt wird.

Bis dahin ist das Wetter schön gewesen, der Himmel fast wolkenlos, die Luft klar und durchsichtig, und das Sternenzelt entfaltet seine Pracht. Plötzlich aber tritt eine Änderung ein; der Wind wird schwächer und es erhebt sich vor der Fregatte eine weiße Nebelbank. Das Feuer des Galloper verschwindet, die freundlichen Sterne verhüllt ein dichter Schleier und der ohnehin schon durch die Nacht sehr beschränkte Gesichtskreis erstreckt sich jetzt nur auf wenige hundert Schritte.

Mag es wehen und stürmen, mögen die Wellen donnernd über dem Schiffe zusammenbrechen, mögen Klippen und Untiefen den Pfad versperren und unsicher machen — gebt dem Seemann Licht, das Licht der Sonne oder des Mondes, und er führt euch sicher durch Sturm und See, durch das Labyrinth der Felsen und Bänke an den Ort eurer Bestimmung. Doch Nacht und Nebel sind seine bösen Dämonen. Vergebens starrt das forschende Auge umher; kein dunkler Streifen am Horizont läßt die Nähe der Küste, keine Verfärbung des Wassers die Gegenwart heimtückisch lauernder Gefahren vermuten. Überall jenes gleich-

mäßige schauerliche Dunkel, das zugleich in die Seele dringt und auch sie mit der Nacht der Verzweiflung erfüllt!

An Bord des „Seestern“ werden alle Maßregeln getroffen, die bei solchem Wetter und besonders in einem so engen Fahrwasser erforderlich sind, wo Tausende von Schiffen sich auf ihren Wegen kreuzen und man schon bei hellem Tage die größte Vorsicht anwenden muß, um nicht gegeneinander zu segeln.

Zwei Posten auf der Back und der Hornist der Seesoldaten blasen auf Nebelsignalhörnern, die sich zu diesem Zwecke an Bord eines jeden Schiffes befinden, der Tambour rührt in Zwischenräumen die Trommel und von fünf zu fünf Minuten wird ein Kanonenschuß gelöst, denn das Gehör erteilt jetzt die einzige Warnung vor der Gefahr. Die Wachmannschaft steht fertig zum Manövrieren, um dem Schiffe in dringenden Fällen schnell eine andere Richtung zu geben, und Hunderte von Augen suchen die dunkle Wand zu durchdringen, die den „Seestern“ umlagert.

In den Pausen erschallen bei dem schwachen Winde aus den verschiedenen Himmelsgegenden, bald näher bald ferner, ähnliche Warnungstöne des Hornes oder der Trommel. Bisweilen gleitet in unmittelbarer Nähe ein Schiff wie ein gespenstischer Schatten vorüber, dessen Formen der Nebel zu riesenhaften Phantomen vergrößert und die der Phantasie der Matrosen neuen Stoff zu abenteuerlichen Erzählungen geben. Ja oft unterscheidet man in der bei Nebel so hellhörigen Nacht Stimmen und Worte, die unheimlich über das Wasser klingen, wie Töne aus einer andern Welt, weil es nicht gelingt, das Schiff zu entdecken, dem sie angehören.

Der fast ganz gefallene Wind hebt sich jetzt plötzlich wieder, und die Fregatte fliegt förmlich durch das Wasser trotz der verkleinerten Segel; doch auch die Gefahr wird dadurch bedeutend vergrößert. Mehr um dem eigenen Bewußtsein zu genügen, als daß man sich wirklichen Nutzen davon verspricht, werden die Posten und Ausgucke verdoppelt; der Kapitän, der noch keinen Augenblick das Deck verlassen, läßt ununterbrochen sein Nachtglas durch das Dunkel schweifen, und jedermann an Bord strengt die Augen auf das äußerste an, als gälte es eine Krone damit zu gewinnen.

„Feuer voraus!“ schallt es plötzlich aus hundert Kehlen zugleich.

„Halt ab, halt ab, es ist ein Schiff!“ im Tone der höchsten Angst hervorgestoßen, folgt unmittelbar dem Rufe.

„Auf mit dem Ruder, hart auf! um Gotteswillen!“ befiehlt der Kapitän und springt selbst zum Steuerrade, um es schneller drehen zu helfen.

Vergebens! es ist zu spät. Ein furchtbares Krachen erfolgt; der „Seestern“ erzittert in den innersten Fugen und scheint einen Augenblick an den Ort gebannt durch Schrecken vor einem entsetzlichen Unglück.

Ein Schrei des Todes und der Verzweiflung ringt sich aus den Wassern und verhallt ersterbend im Rauschen des Windes und der Wogen. Dann ist alles wieder still.

Die Fregatte stürmt fort in unaufhaltsamer Fahrt, als werde sie von Dämonen gejagt, und die Mannschaft steht starr vor Schrecken und der Sprache beraubt.

Ein Fahrzeug ist übersegelt! Gott erbarme sich der Ärmsten, eine Rettung ist nicht möglich in einer solchen Nacht.

„Peilt die Pumpen!" unterbricht das Kommando des Kapitäns die Totenstille auf dem Deck, und jeder lauscht in angstvollem Harren der kommenden Antwort.

„Ein Zoll Wasser bei der Pumpe!" rapportiert mit lauter Stimme der Zimmermann. Gott sei Dank, die Fregatte ist unbeschädigt. Die Freiwache, welche durch den Zusammenstoß geweckt und auf das Deck gestürzt ist, begibt sich langsam wieder hinunter und alle bedauern teilnehmend die Unglücklichen, die sich auf dem fremden Schiffe befunden haben.

Als ob die Elemente nur auf ein Opfer gewartet, das ihren Zorn beschwichtigte, läßt gleich nach dem furchtbaren Vorfalle der Wind nach, der Nebel verschwindet, und der Sternenhimmel blickt klar und leuchtend auf die schnell beruhigte Meeresfläche nieder. Bei der Sichtigkeit der Luft ist es nicht mehr schwer, auf weite Entfernung die Positionslaternen der Gegensegler zu erkennen und je nach ihrer Farbe, grün und rot, zu wissen, über welchem Bug sie liegen. Damit ist alle Gefahr beseitigt, und die gewöhnlichen Posten genügen, um das Schiff gegen fernere Kollisionen zu sichern.

Die Wachmannschaft sitzt in Lee vor den Booten und an der Luvseite mittschiffs gehen die Bootsmannsmaaten leise sprechend auf und ab.

„Ja! ja! ich wußte es wohl," sagt Schramm zu seinem Kameraden Leberecht, „der Klabautermann wollte sein Opfer haben. Freitagssegeln bringt nimmer etwas Gutes. Ihr sollt einmal sehen, was für Unglück wir noch erleben, und hätte ich ahnen können, daß unser Kapitän an einem Freitag ausgehen würde, ich wäre lieber desertiert als mitgegangen. Ich bin nur noch einmal in meinem Leben an diesem Tage gesegelt, aber die Folgen waren so furchtbar, daß mich noch heute schaudert, wenn ich daran denke."

„Das mußt du erzählen, Schramm," drängen Leberecht und die übrigen Unteroffiziere, die sich der Gruppe angeschlossen haben.

Der Alte, welcher gern ein Garn spinnt, läßt sich nicht lange nötigen.

„Es war im Jahre 1820," beginnt er, „als ich mich an Bord eines schönen Ostindienfahrers in Holland einschiffte. Ich war kurz vorher mit einer holländischen Kriegsbrigg von Westindien zurückgekommen und wollte eigentlich wieder nach Hause, weil mir der holländische Kriegsschiffsdienst gar nicht gefiel, aber ihr wißt wohl, wie es einem geht, wenn man ein junger Kerl ist; das Geld fliegt fort, und so mußte ich schon wieder an Bord.

„Es war ein schönes Fahrzeug, eben von Stapel gelaufen und gehörte dem Kapitän. Letzterem sah man auf den ersten Blick den tüchtigen Seemann an; gegen die Mannschaft war er gut, verstand aber auch, sie in Ordnung zu halten, dabei gab es vortreffliches Essen und hohe Gage — was konnte mir also weiter fehlen?

„Nur die Mannschaft selbst wollte mir nicht recht gefallen. Es war wildes zusammengelaufenes Volk aus aller Herren Länder, das sich aus Gott und der Welt nichts machte und den ganzen Tag lästerte und fluchte. Anfänglich kehrte

ich mich nicht daran und dachte: mit den Wölfen muß man heulen; ich wunderte mich jedoch, daß auf einem so schönen Schiffe sich kein ordentlicher Matrose verheuert hatte.

„Hätte ich freilich den Grund gewußt, so würde ich keinen Fuß auf das Fahrzeug gesetzt haben, aber als ich die näheren Umstände erfuhr, war es zu spät, ich konnte nicht mehr fort und mußte die Reise mitmachen.

„Der Kapitän war nämlich bei allen seinen guten Eigenschaften ein sogenannter Freigeist, sprach verächtlich von dem seemännischen „Aberglauben", lachte über die Furcht vor dem Freitagsegeln, nannte den Klabautermann und den Kraken Ammenmärchen und den fliegenden Holländer unsinniges Geschwätz. Ja, denkt nur! Um, wie er sagte, dem Aberglauben so recht auf den Kopf zu treten, hatte er sein Schiff nicht nur „Freitag" getauft, sondern auch an einem Freitag es vom Stapel laufen lassen.

„Das Allerschlimmste kam aber noch. Wir segelten Mittwoch in der Osterwoche aus Vlissingen. Das Schiff war seeklar, der Wind gut, aber wir gingen nicht etwa in See — nein, der Kapitän legte sich ruhig auf der Schelde vor Anker und wartete bis Karfreitag morgen, dann erst lief er in die Nordsee aus.

„Ja, er rühmte sich auch noch damit und sagte, er wolle es dem fliegenden Holländer nachmachen, hoffe aber weiter als bis zum Kap der guten Hoffnung zu kommen.

„Ich stand gerade am Steuerruder, als er dies den Steuerleuten auf dem Hinterdeck erzählte, und sie lachten darüber, mir aber lief es eiskalt über den Rücken. Von dem Augenblicke an wußte ich, daß ich mich auf einem Unglücksschiffe befand und konnte keine Stunde mehr froh werden. Von meinen gottlosen Kameraden zog ich mich ganz zurück, und meine einzige Freude war, den zehnjährigen Sohn des Kapitäns in seemännischen Fertigkeiten zu unterrichten. Der hübsche, muntere Knabe schloß sich eng an mich an, und da auch sein Vater mich wohl leiden mochte, war ich in meinen Freistunden fast immer um ihn. Ein großer Neufundländer Hund war der dritte in unserem Bunde. Er war mit dem Knaben aufgewachsen, sein treuer Spielkamerad und wich fast nie von seiner Seite.

„Anfangs hatten wir eine gute Reise, wie ich sie nie wieder erlebt habe, stets das prachtvollste Wetter und günstigen Wind. Wir brauchten nie die Bramsegel zu bergen, geschweige denn ein Reff einzustecken. Nach sechs Wochen hatten wir bereits die Höhe des Kaps erreicht, und fast schien es, als ob der Kapitän recht haben sollte.

„Eines Mittags jedoch — es war gerade wieder Freitag — änderte sich plötzlich das Wetter Der klare Himmel bezog sich mit einem gleichmäßigen Grau, durch welches die Sonnenscheibe bleich und strahlenlos blickte, und in Südwest kam eine drohende dunkle Bank mit messerscharfen Rändern langsam am Horizonte auf, von der sich einzelne schwarze Flocken ablösten und mit Blitzesschnelle über die graue Wolkendecke jagten.

„Die See wurde unruhig und brach hohl und dumpf rauschend zusammen; die Kaptauben flatterten ängstlich und in dichten Scharen über unseren Köpfen, und die Sturmvögel kreischten, daß es uns durch Mark und Bein ging.

„Jeder von uns sah, daß schlecht Wetter im Anzuge war, und der Kapitän ließ auch, obwohl es noch gar nicht schwer wehte, alle Leinwand bis auf die Sturmsegel fortnehmen.

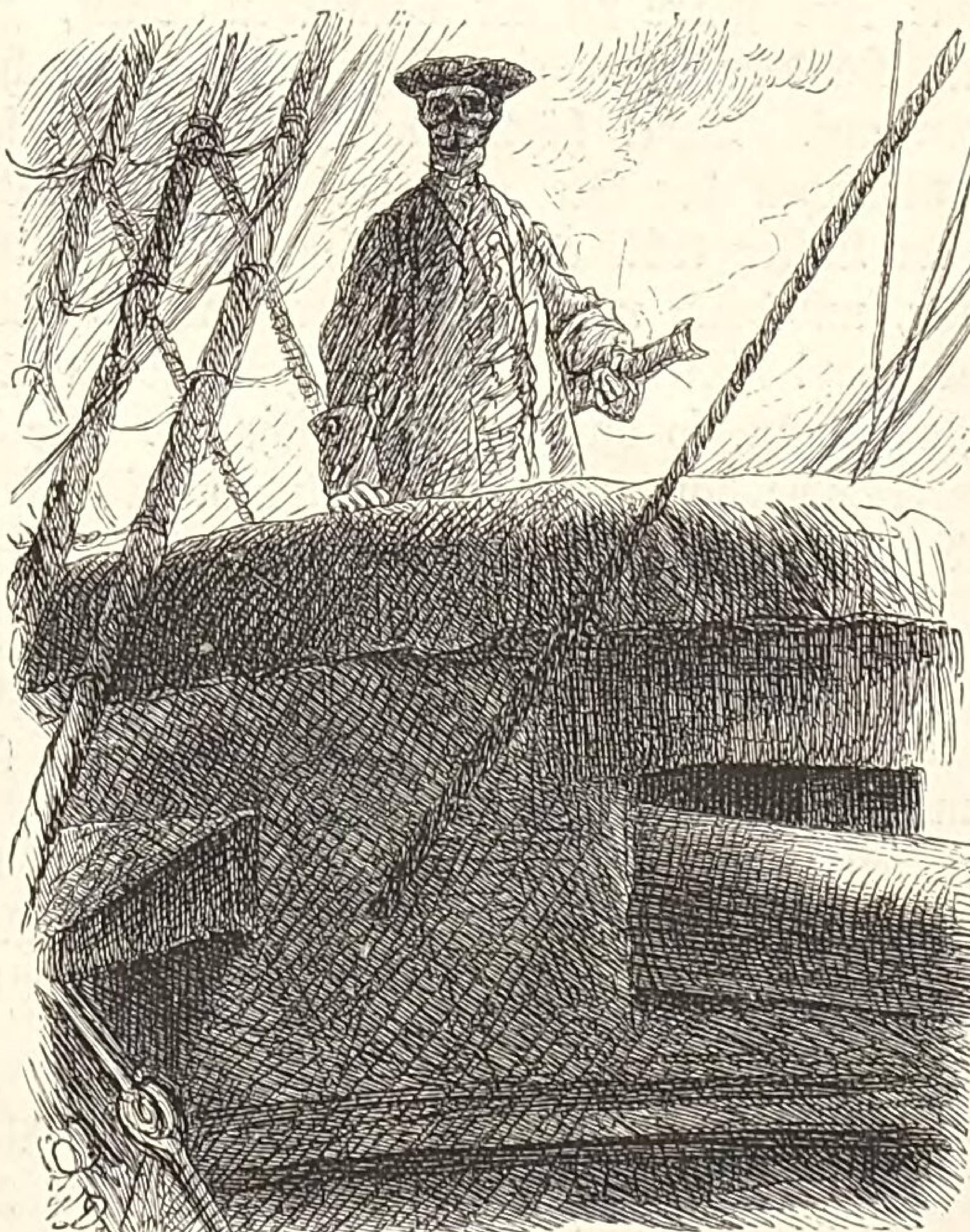
„Nun war ja ein Sturm nichts so Besonderes; unsereiner macht Hunderte durch, ohne sich viel darum zu kümmern, und namentlich wir, mit einem neuen festen Schiff unter den Füßen und freiem Wasser unter Lee, brauchten uns nicht daran zu kehren — aber an jenem Tage war es so anders, und jeder fühlte, daß etwas Schlimmes in der Luft lag. Die Bank zog sehr langsam herauf, aber während sie wie eine starre Mauer dazustehen schien, zuckte und bebte es in ihren weißgrauen Rändern, und ein Schein, wie schwaches Wetterleuchten, flammte hinter ihnen auf. Dabei hörten wir plötzlich ein seltsames Geräusch. Es war nicht das Rauschen der See und auch nicht der Wind im Takelwerk, nein, hoch oben in den Lüften tobte es so unheimlich, anfänglich in weiter Ferne, wie grollender Donner, und dann näher und näher, wie das Getöse einer Schlacht. O wie schaurig das war! Niemand von uns hatte je etwas Ähnliches erlebt. Und nun kam die Nacht dazu, so dunkel und so schwarz. Die See brach brüllend zusammen, und ihre Kämme schäumten in grünlichem Lichte. Allmählich wuchs auch der Wind, und das Schiff ächzte und stöhnte unter seinem Drucke, als ob es Leben hätte.

„Ich hatte Freiwache, aber an Schlaf war nicht zu denken. Es trieb mich mit Gewalt nach oben, und dort fand ich auch schon die ganze Mannschaft. Aber heute hörte man kein Lästern und Fluchen. Schweigend hielten sie sich an der Verschanzung fest und blickten in die Nacht hinaus. Eine innere Angst sprach aus ihren Gesichtern, und sie waren totenbleich. Ich glaube, es packte sie plötzlich, daß es wieder Freitag war, und das Tosen in der Luft rüttelte an ihren ungläubigen Herzen.

„Mir selbst lag es schwer auf der Seele wie die Ahnung eines entsetzlichen Unglücks. Der Kapitän war einen Augenblick in die Kajütte gegangen, um nach der Karte zu sehen; ich folgte ihm, denn mich ergriff auf einmal eine schreckliche Angst wegen des Knaben, den ich nicht auf dem Deck sah. Doch dieser lag schlummernd auf seinem Bett, treu bewacht von dem Hunde, der aufmerksam die klugen Augen auf ihn gerichtet hielt. Die friedlichen Atemzüge des Kindes beschwichtigten meine Angst, schon wollte ich die Kammer wieder verlassen — da ertönte an Deck plötzlich ein gellender Schrei. Der Kapitän stürzte an mir vorbei nach oben; der Knabe erwachte und verlangte nach seinem Vater. Ich brachte ihn hinauf, aber mein Blut erstarrte in den Adern, als ich das Deck betrat, es war nicht mehr Nacht, sondern heller Tag. Der gelbe Schein über den Rändern der Bank flammte wie eine Feuersbrunst und erleuchtete Schiff und See. Das Getöse in den Lüften war furchtbar, als ob hundert Gewitter ihre Donner entlüden, und aus der schwarzen Bank zuckten und sprühten dunkel-

rote Blitze. Dabei heulte der Sturm im Takelwerk, und die See zischte brausend auf.

„Doch das war es nicht, was jenen gellenden Angstschrei der Mannschaft erpreßte und uns alle in jähem Schrecken gebannt hielt — nein, dort, dort in der Bank war es, das bleiche Gespenst, das uns das Blut aus dem Herzen trieb. Dort kam es her über das Wasser, wie von unsichtbarer Macht getrieben; in geisterhaftem Lichte glühte Segel und Rumpf, an den Spitzen der Masten und Raaen hüpften die bläulichen Flammen der Elmsfeuer — nein, das war kein Schiff, das war der fliegende Holländer, der auf uns zustürmte, um Rache zu nehmen für das Segeln am Karfreitag, für das Fluchen und Lästern der gottlosen Mannschaft, für den Unglauben und Spott des Kapitäns.



„Immer näher kam das Geisterschiff, immer höher und riesiger wuchsen seine Formen. Wie auch der Sturm brüllte und die See sich türmte, sie vermochten ihm nichts anzuhaben; mit vollen Segeln zog es daher, ohne daß die Masten brachen, sein dunkler Rumpf glitt über die schäumenden Wogen, ohne daß es schwankte. Jetzt flog es an uns vorüber, ganz nahe — wir sahen alles genau. Das Deck war leer, kein Mensch auf ihm, aber oben auf dem Halbdeck, da stand eine Gestalt. Deutlich konnten wir die Züge unterscheiden, das Haar flatterte im Sturme, und drohend war der Arm gegen uns erhoben. Das war er, der fliegende Holländer, der alte van Straten, der am Karfreitag gesegelt war, der geschworen, das Kap zu umsegeln, sollten auch Himmel und Hölle gegen ihn

sein, und der dafür in Ewigkeit kreuzen muß. Wehe dem Schiffe, dem er erscheint, es ist unrettbar dem Untergange geweiht! Ich konnte den furchtbaren Anblick nicht länger ertragen; ich fiel auf die Kniee und betete. Ich wußte, daß wir verloren waren; ich betete auch nicht für mich, aber für den unschuldigen Knaben — da ertönte plötzlich ein Krachen, als ob der Erdball sich spaltete, Millionen Blitze flammten am Himmel auf — dann war es auf einmal Nacht, das Geisterschiff war verschwunden, das Getöse in der Luft hatte aufgehört, der Sturm schwieg, und es herrschte einen Augenblick grausige Stille, aber jetzt brannten die Elmsfeuer auf unsern Raaen und Masten — das waren die Totenfackeln. Und wie sie so schaurig tanzten und flackerten, da schlug der Donner einer brechenden Sturzsee an unser Ohr — das war das Grabgeläute! Langsam wälzte sie sich heran; ihr schäumender Kamm glühte wie ein Feuermeer — jetzt hatte er das Schiff erreicht, brüllend rollte er darüber hin und begrub es unter seinem kochenden Gischt.

„Als ich wieder zur Besinnung kam," fährt der Erzähler nach einer Pause fort, während der er sich die Schweißtropfen von der Stirn wischt, „glaubte ich einen schweren Traum geträumt zu haben. Es war lichter Tag, die Sonne schien hell und klar vom Himmel herab, und das Schiff wiegte sich leise auf den Wogen.

„Als ich jedoch den ersten Blick um mich warf, da wußte ich auch, daß alles, alles furchtbare Wahrheit gewesen war. Ich befand mich noch auf dem „Freitag", aber wie sah er aus? Die Masten waren gebrochen, Boote und Verschanzung fortgeschlagen, das schöne Schiff ein totales Wrack. Mich hatte die Sturzsee durch die Thüre des Halbdecks geschleudert, dadurch war ich gerettet. Ich hatte sechs bis acht Stunden ohne Besinnung gelegen, war jedoch sonst ohne ernstlichen Schaden davongekommen.

„Von der übrigen Besatzung war niemand da, die See hatte alle mitgenommen in ihre dunkle Tiefe. Ich war allein übrig geblieben, allein gerettet, aber freilich nur, um eines langsameren und qualvolleren Todes zu sterben. Das Schiff befand sich in sinkendem Zustande, im Raum hörte ich bereits das eindringende Wasser hin- und herrauschen; nur noch wenige Stunden konnte es sich flott halten, dann wurde auch ich mit ihm im Meere begraben.

„Verzweiflung ergriff meine Seele; ich hatte keine Kraft mehr, zu beten, wie in der vorigen Nacht: schon wollte ich durch einen Sprung über Bord meinen Leiden ein Ende machen, da fühlte ich mich plötzlich von hinten berührt. Erschreckt sah ich mich um, — es war der Hund, der seine klugen Augen bittend auf mich gerichtet hielt. Eine freudige Ahnung durchzog mein Herz, und die Verzweiflung verschwand. Ein leises Wimmern an der andern Seite des Halbdecks ließ sich hören. Der Hund lief schleunigst dorthin, und als ich ihm nacheilte, fand ich meine Ahnung bestätigt. Dort lag mein armer Wilhelm, der Sohn des Kapitäns, mit blutendem Haupte und soeben aus seiner Betäubung erwacht. Wie er dorthin gekommen, wußte er nicht; als er zu sich kam, saß sein treuer Hund neben ihm und leckte zärtlich sein Gesicht. Wahrscheinlich war dieser auch sein Retter gewesen, doch das Wie blieb ein Rätsel. Als die Sturzsee

heranrollte hielt er seinen Vater umklammert, dann waren ihm die Sinne geschwunden.

„Mir gab jedoch diese wunderbare Rettung mein volles Gottvertrauen wieder. Als ich den Knaben verbunden auf sein Bett gelegt hatte und das Deck betrat, da überraschte es mich nicht, als ich ein Schiff mit vollen Segeln auf uns zukommen sah. Ich wußte, daß mein Gebet in der Nacht erhört, und daß uns Hilfe nahe war. Ein Boot holte uns ab, ein heimkehrender Ostindienfahrer nahm uns auf das menschenfreundlichste auf.

„Als wir an Bord des fremden Schiffes waren und noch einen Blick nach dem „Freitag" warfen, da öffnete sich die Tiefe unter ihm, und die Fluten schlugen über den Stumpfen der gebrochenen Masten zusammen. Der fliegende Holländer hatte sein Opfer erhalten."

„Und was wurde aus dem kleinen Wilhelm?" fragte Leberecht.

„Ich brachte ihn nach Holland zu seinen Verwandten. Er ist ein tüchtiger Seemann geworden und fährt jetzt sein eigenes Schiff, das er zum Andenken an seinen treuen Hund „Pluto" getauft hat. Er fährt sehr glücklich und hat wohl schon zwanzigmal ohne Unfall das Kap passiert. Aber er ist auch kein Freigeist, wie sein unglücklicher Vater, und segelt nie an einem Freitag."

Ein Sonnabend an Bord.



Am andern Morgen ist das prachtvollste Wetter. Die Sonne entsteigt in strahlendem Glanze dem Meere und in der Ferne schimmern die weißen Kreidefelsen der englischen Südküste, die durch die Strahlenbrechung hoch über dem Wasserspiegel zu schweben scheint. Der Ostwind ist steif eingesetzt und der „Seestern“ fliegt fast geräuschlos durch die kaum bewegten Fluten des englischen Kanals.

Der erste Offizier sieht äußerst vergnügt aus und der Widerschein dieser Stimmung spiegelt sich mit doppelter Reflexion auf dem wettergebräunten Gesichte des Bootsmanns ab. Merkwürdigerweise erblickt man aber sonst überall nur höchst verdrießliche Mienen, namentlich befinden sich die Badegäste in einer höchst ungemütlichen Unruhe und wandern wie „ewige Juden“ rastlos von einem Punkte des Schiffes zum andern.

Willst du, lieber Leser, den Grund dieses Gegensatzes wissen? Es ist heute Sonnabend, und das ist für jedermann an Bord, mit Ausnahme des ersten Offiziers und des Bootsmanns, ein Schreckenstag, namentlich aber, wenn die See ruhig und das Wetter schön ist. Die an Bord von Kriegsschiffen herrschende Reinlichkeit ist bekannt; sie ist so skrupulös, daß das Auge des Landbewohners vergeblich nach einem Schmutzflecken oder auch nur nach einem Staubkörnchen sucht, aber dafür sieht das Auge eines ersten Offiziers desto mehr, und weil zweihundert Menschen (eine Wache) nicht ausreichen zu sechs verschiedenen Malen in der Woche, d. h. jeden Morgen vier Stunden lang jene imaginären Flecken und Fleckchen fortzuscheuern, zu waschen, zu schaben und zu putzen, so wird auch noch der siebente Tag, der Sonnabend, zu Hilfe genommen.

Sonst hat die um vier Uhr aufkommende Wache doch noch ein Stündchen Zeit, ehe der stereotype Befehl „Deckwaschen“ vom Hinterdeck erschallt. Man druselt noch ein bißchen ein, träumt von der Heimat oder raucht heimlich ein Pfeifchen, der wachhabende Offizier trinkt eine erwärmende Tasse Kaffee und der Kadett des Vorderdecks schlummert ungesehen und ungestört ein Weilchen in einer geschützten Ecke des Bugs, aber heute am Sonnabend ist das alles vorbei.

Da verwandelt sich das sanfte „Deckwaschen“ in das barsche „Deckscheuern“, da erscheinen erster Offizier und Bootsmann schon um vier Uhr gestiefelt und gespornt an Deck und verkümmern einem jeden die Annehmlichkeiten der ersten Dämmerstunde. Es gibt weder Träumen, noch Pfeife, noch Kaffee; bei Laternenschein geht die Geschichte schon los, und zehn Minuten nach vier liegen zweihundert Menschen auf den Knieen und scheuern mit Sand und großen viereckigen Steinen die verschiedenen Decke. Anfangs geht alles ziemlich schläfrig, und nur im Schatten der Kanonen werden einige Kernflüche und Verwünschungen hörbar: die energischen Ermahnungen des Bootsmanns, die sich in steigender Progression nach unten fortpflanzen, bringen jedoch bald Leben in die Arbeit. Die Arme der scheuernden Matrosen fallen allmählich in Takt, ein lustiger Bursche intoniert, und bald bewegen sich die Steine mit Gleichmäßigkeit nach den Tönen des berühmten Scheuerliedes, dessen jede Strophe mit dem Refrain schließt:

„Nur Mut gefaßt, bald geht's ans Land,
Dann fort zum Teufel mit Steinen und Sand.“

Unter dem Batteriedeck befinden sich die Kammern der Offiziere. Es gehört schon etwas dazu, durch das Knirschen von hundert Steinen unmittelbar über seinem Kopfe nicht zu erwachen, und man muß lange das Seeleben gewohnt sein, um dabei ruhig weiterzuschlafen. Es ist deshalb nicht zu verwundern, wenn auch Dr. Salomo, der noch kaum die Seekrankheit verwunden, aus seinem Schlummer dadurch aufgeschreckt wird. In Unruhe, was das donnernde Geräusch bedeutet, schraubt er das über seinem Bette befindliche Deckglas aus, um besser zu hören, was über ihm vorgeht. Armer Doktor! Vogel führt in der Batterie beim Scheuern die Aufsicht; er sieht das Aufdrehen des Glases und hat nichts Eiligeres zu thun, als drei Eimer Wasser an die Stelle beordern zu lassen. In dem Augenblicke, als das Glas ausgeschraubt ist, strömt der salzige Inhalt der ausgegossenen Eimer durch das Loch über den Körper und in das Bett des unglücklichen Lauschers. Ein dumpfer Schrei des Entsetzens tönt von unten herauf, die Offizierkammern öffnen sich eiligst, schließen sich aber eben so schnell wieder unter dem Lachen ihrer Inhaber, als sie den triefenden und vor Frost klappernden Doktor in der Messe sehen und Vogels Stimme durch die Öffnung des Glases herunterschallt: „Herr Doktor, machen Sie gefälligst Ihr Glas zu, hier oben wird Deck gescheuert!“ Der Ärmste! Nicht allein naß und eisig, sondern obendrein noch ausgelacht!

Das durch dieses Intermezzo unterbrochene Knirschen der Steine beginnt von neuem; nach dem Frühstück beteiligen sich auch die zweihundert Mann der andern Wache, und nicht der entfernteste Winkel des ganzen Schiffes wird verschont. Überall Wasser, Sand, Seife, Soda, Besen, Bürsten, Schwabber und Lappen! Der Reinigungsteufel ist in die ganze Gesellschaft gefahren, der „Seestern“ schwimmt

oben und unten in Wasser, nirgends ein trockner Fleck, auf dem ein Lackstiefel ungefährdet ausruhen könnte. Unbehaglichkeit in höchster Potenz — dein Name ist: „Ein Sonnabend an Bord!"

Endlich gegen zehn Uhr, nach sechsstündiger Arbeit von achthundert Händen, ist das Scheuern und Waschen beendet. Die Decke sind aufgetrocknet, und um halb zwölf Uhr hat auch das Putzen und Schaben aufgehört. Die Badegäste schöpfen wieder Luft, und Dr. Salomo, der sich von dem Schrecken seines eisigen Bades erholt, erfreut sich mit seinen Gefährten der endlichen Ruhe und des schönen Wetters an Deck, des Anblickes der fremden Küste und der Hunderte von Schiffen, die das Fahrwasser beleben, und gibt seinen Empfindungen in beredten Worten Ausdruck.

Auch der erste Offizier freut sich, wenngleich über andere Sachen. Sein alter „Seestern" hat auf einmal seine Schnelligkeit wiedergewonnen und läßt alle Mitsegler hinter sich. Aber auch das Aussehen seines Schiffes macht ihm Freude. Nachdem er seit vier Uhr unablässig auf den Füßen gewesen, in sämtlichen Ecken und Winkeln umhergekrochen, unzählige Male die verschiedenen Treppen auf- und abgestiegen ist und durch das häufige Auffinden unsichtbarer Schmutzflecke Offiziere, Kadetten und Unteroffiziere in die gehörige Sonnabendverzweiflung gebracht hat, befindet sich die Fregatte gegen Mittag endlich in bester Ordnung. Seit der Indienststellung sieht sie heute seiner Meinung nach zum erstenmal „kriegsschiffsmäßig" aus, und mit Wohlgefallen ruht sein Auge auf dem schmucken Fahrzeuge für das er allein trachtet und lebt. Schmunzelnd läßt er seine Blicke über die schlanke Bemastung schweifen, deren Stengen auf der Morgenwache blank geschrapt und geölt sind — da zieht plötzlich eine Wolke über seine Stirn.

„Bootsmann!" ruft er und beginnt mit beschleunigtem Schritt das Hinterdeck zu messen.

Der Bootsmann kommt eilig, legt sein Gesicht in die betreffenden Falten und fragt nach seinem Befehle.

„Weshalb ist die Großoberbramstenge nicht geschmiert?" lautet die von einem Stirnrunzeln begleitete Frage.

Der Angeredete sieht nach oben und bemerkt gleichfalls das schreckliche Versehen, das den Zorn des ersten Offiziers heraufbeschworen hat.

„Ich habe Heinrich Tiedemann dazu hinaufgeschickt", erwidert er entschuldigend; „bin aber durch das Ausbringen des neuen Klüverbaums abgehalten worden, wieder danach zu sehen."

Der Klüverbaum ist nämlich bei dem nächtlichen Übersegeln gebrochen und mußte ersetzt werden, wobei allerdings der Bootsmann viel zu thun hat. Kurzspleiß läßt daher die Entschuldigung gelten und fragt: „Wer ist Heinrich Tiedemann?" Der erste Offizier kennt wohl die Leute nach den Nummern, jedoch noch nicht alle nach ihren Namen.

„Einer der neuen Jungen, Herr Kapitänleutnant."

„Laßt ihn kommen!"

Der Schuldige wird herbeigeholt und erscheint mit vollem Munde kauend vor dem gestrengen Vorgesetzten. Es ist derselbe, der in Gedanken den Kalender änderte und den seine Großmutter vor dem Mastenklettern warnte.

„Warum hast du die Großoberbramstenge nicht geschmiert, wie ich dir befohlen?“ fragt ihn der Bootsmann mit dem doppelten Stirnrunzeln des ersten Offiziers.

„Ich habe sie geschmiert“, antwortet Heinrich dreist.

„Was Junge, du hast sie geschmiert? Sieh doch einmal nach oben, es sitzt ja kein Körnchen Fett daran.“

„Da oben bin ich auch nicht gewesen“, sagt Heinrich ruhig, der mit den Augen der angegebenen Richtung folgt, „ich habe unten geschmiert.“

„Wo unten?“

„Im Hängemattendeck.“

„Im Hängemattendeck?“ forscht der Bootsmann, nichts Gutes ahnend, weiter.

„Ja wohl.“

„Wer hat dich dorthin geschickt?“

„Ein andrer Junge, den ich fragte, was die Oberbramstenge sei, da ich es nicht wußte.“

Bei näherer Nachfrage stellt sich heraus, daß Heinrich, wie dies an Bord so häufig geschieht, als Neuling absichtlich irregeführt ist und statt der Oberbramstenge mit großem Eifer den frischgescheuerten Fußboden in der Kammer des Bootsmannes eingeschmiert hat.

„Ah!“ ruft der letztere in komischer Wut, „das ist zumtal zum Verzweifeln! Nun kann ich mir auch erklären, weshalb der Junge zum zweitenmale Fett verlangte, obwohl der Topf fast voll war.“

Da aus Heinrichs Mienen jedoch die unschuldigste Dummheit leuchtet, bestraft ihn Kurzspleiß, der ein Lächeln kaum unterdrücken kann, nur mit ein paar Tagen „schwarzer Liste.“ Zugleich bedeutet ihm der Bootsmann mit einem freundschaftlichen Armdrücken, bei dem Heinrich die Augen übergehen, wo die wahre Oberbramstenge ist, die er jetzt schmieren soll.

Er bewaffnet sich daher mit einem großen blechernen Fetttopf, halb gefüllt mit flüssiger Stengenschmiere, und beginnt seine Wanderung nach oben.

Heinrich ist Philosoph und stellt gern Betrachtungen an. Bei der Mars (Mastkorb) angekommen, sieht er zwei Wege vor sich: das Soldatenloch grade zu und die Püttingswanten außen um. „Wie kann jemand nur so dumm sein,“ denkt er bei sich, „den beschwerlichen Weg außen um die Mars zu machen, wobei man fast auf dem Kopfe steht, während dies bequeme Loch geradezu führt!“

Heinrich hat freilich noch nicht zur See gefahren, und der sonderbare Ehrgeiz der Matrosen, von zwei Wegen stets den gefahrvolleren zu wählen, ist ihm daher unbekannt. Er schiebt seinen dicken Körper durch das Loch und zieht den mit einem Bändsel am Arme befestigten Topf nach. Er steht in der Mars. Ha! das ist doch wunderbar; in den Büchern hat er immer von einem Mastkorb gelesen, und hier ist nicht die Spur von einem Korbe, sondern nur glatter horizontaler Halbkreis.

„Merkwürdig, was doch die Menschen alles schreiben!“ denkt Heinrich.

„Nun, willst du dort oben sitzen bleiben, oder soll ich nachhelfen?“ tönt es jetzt von unten herauf und stört Heinrichs Betrachtungen.

Er sieht über den Rand der Mars und erblickt auf dem Verdeck den Bootsmann, der ihm eine sehr verständliche Pantomime zuwinkt. Er verzichtet deshalb auf die versprochene Hilfe, besteigt die zweite Etage der Masten, die Stengewanten, und kommt glücklich bis an die Bramsaling, wo die dritte Verlängerung der Masten, die Bramstenge, beginnt.

„Ist das eine Höhe," sagt Heinrich bei sich, „wenn mich meine Großmutter hier sähe!"



Diese sieht ihn allerdings nicht, dafür aber der Bootsmann, und da Heinrich ihn gleichfalls erblickt, schickt er sich zur Weiterreise an. Er sieht nach oben. „Himmel! was ist das?" ruft er, „da fehlen ja die Treppen, und ich soll hinauf." Was hilft es jedoch? Das bittere Muß treibt ihn gebieterisch, und er versucht an den beiden Bramwanten hinaufzuklettern. Es ist keine Kleinigkeit, eine fast senkrechte Höhe von einigen zwanzig Fuß an zwei einzelnen Tauen zu erklimmen, namentlich mit einem Fetttopf am Arm. Unzählige Male rutscht er wieder herunter, und die ganze Haut der Schienbeine wird abgescheuert. Endlich ist er in der Oberbramsaling angelangt, wo er frische Kräfte sammeln kann. Noch ist er nicht am Ziele, die Oberbramstenge bleibt noch zu ersteigen, und er muß jetzt zehn Fuß am kahlen Holz in die Höhe. Ein Glück ist es, daß Heinrich, der früher gern Vogelnester ausgenommen, das besser als das Tauklettern versteht. Er kommt richtig beim Flaggknopfe an und beginnt seine Arbeit. Um Halt zu haben, schlingt er den linken Arm mit dem daran befestigten Topf über das nach

vorn fahrende Halttau der Stenge. Jetzt hat er geschmiert, soweit er reichen kann, und will sich niedergleiten lassen. O weh! er hat nicht an den Topf gedacht und vergessen, denselben über das Halttau zu heben. Nun hakt das widerspenstige Gefäß mit seinem Rande hinter dem Tau und hängt auf der einen Seite, während Heinrich sich auf der andern befindet.

Vergebens sucht er sich wieder emporzuarbeiten; die frischgeschmierte Stenge spricht allen Anstrengungen Hohn. Endlich verlassen ihn seine Kräfte, und er schreit mit jämmerlicher Stimme nach Hilfe. Die Leute an Deck sehen nach oben und erheben ein lautes Gelächter beim Anblick der komischen Situation. Der wachhabende Offizier schickt jedoch augenblicklich ein paar Matrosen zur Befreiung des Jungen hinauf, und es ist hohe Zeit, daß diese kommen. Kaum haben sie die Oberbramsaling erreicht, als Heinrichs letzte Kräfte schwinden. Durch seine Körperschwere reißt der Bändsel des Topfes, der Junge gleitet an der Stenge nieder und wird nur durch Hilfe der Matrosen vor dem Hinunterstürzen bewahrt.

Der Topf folgt indessen den Gesetzen der Schwere. Er stößt, sei es Malice oder Zufall, unterwegs an alle möglichen Taue, verschüttet dadurch seinen Inhalt in einem weiten Sprühregen über das weißgescheuerte Deck und stülpt sich zuletzt mit einer Präzision über den Kopf des Doktor Salomo, daß diesem Hören und Sehen vergeht. Er ist am Fallreep mit Bölting und dem Offizier der Seesoldaten gerade in lebhaftester Diskussion begriffen, und ein schlagendes Argument wird durch den Topf in seinem Munde zurückgehalten. Auch Bölting ist von unten bis oben begossen und außer sich über den Ruin seines neuen, so brillant sitzenden Rockes. Der Offizier der Seesoldaten kommt mit einigen Flecken davon und befreit endlich den Doktor von seiner Blechhaube. Beide gelangen jedoch im Rückblick auf die Vorgänge der letzten acht Tage zu der Überzeugung, daß das hochberühmte Seeleben weiter nichts sei, als Gefängnis mit der Aussicht totgeschlagen zu werden oder zu ertrinken.

Heinrich Tiedemann wird mehr tot als lebendig heruntergebracht und muß sogleich zur Ader gelassen werden. Dies ist sein Glück; der erste Offizier ist wütend, der Bootsmann rasend über das gesprenkelte Aussehen des schönen Verdecks. Die Arbeit des ganzen Morgens ist vergebens gewesen. Der Bootsmann will verzweifeln, aber er bringt nur noch das „Zumtal" hervor, das „Verzweifeln" bleibt ihm vor Ärger in der Kehle stecken.

Kurzspleiß sprüht Blitze, und hundertachtzig Schritt in der Minute geben Zeugnis von der Stimmung, die in seinem Innern tobt.

Doch halt! Der Gang mäßigt sich. Es fällt ihm ein, daß die Sache auch ihre guten Seiten hat. Schon seit dem Morgen hat er darüber nachgedacht, wie er die Leute der „schwarzen Liste" (Strafarbeiter) beschäftigen soll, während die übrige Mannschaft am Nachmittag frei hat. Jetzt ist er aus aller Not. Die schwarze Liste muß die Flecke mit dem Messer abschaben, dann mit Sand und Steinen scheuern.

Arme schwarze Liste, wie bist du geplagt! Welche Danaidenarbeit mußt du verrichten und welche Tantalusqualen erdulden? Und doch, welch schöne Erfin-

dung bist du anderseits, welches ausgezeichnete Mittel für den ersten Offizier, sein Schiff nach und nach auf den Kulminationspunkt der Ordnung und Reinlichkeit zu bringen.

Wenn morgens neun Uhr die Trommel zur Musterung erschallt, wenn die Offiziere ihre Divisionen nachgesehen und dem ersten Offizier darüber Meldung gemacht haben, wenn dieser die Mannschaft an Backbord auf das Hinterdeck pfeifen läßt und er das verhängnisvolle, der Besatzung wohlbekannte Taschenbuch öffnet — dann schüttelt ein heimlicher Schauder die Unglücklichen, die sich bewußt sind, ihre Jackenknöpfe nicht geputzt, auf das Deck gespuckt, ihr Hemd nicht numeriert oder ein ähnliches Verbrechen begangen zu haben, das ihre Namen unfehlbar in das Buch des ersten Offiziers bringt. Die schwarze Liste harrt ihrer in unausbleiblicher Gewißheit, und sie erwarten nur noch in dumpfer Resignation die Zahl der Stunden oder Tage, die über sie verhängt wird.

Für den Sträfling der schwarzen Liste gibt es weder Ruhe noch Rast. Das Erblicken eines Schmutzfleckens, das Niederfallen eines Kabelgarns auf das Deck, das Blindwerden irgend einer Messingplatte genügt, um die schwarze Liste zur Arbeit zu rufen. Während die übrige Mannschaft zwei Stunden Mittagsruhe hat, bekommt die schwarze Liste nur eine halbe. Während jene um vier Uhr nachmittags von jeder Arbeit ausscheidet, bringt für diese nur die eintretende Dunkelheit Feierabend. Ihre Arbeit ist Danaidenarbeit, weil der Rost, den sie heute von den Ankerketten schabt, sich morgen durch das Seewasser wieder ansetzt und die von ihr gereinigte Gallion in einer Stunde wieder ebenso beschmutzt ist. Sie erduldet Tantalusqualen, weil sie mit trocknem Munde zusieht, wenn die Kameraden Grog bekommen, weil sie an Bord sitzen, wenn jene an Land gehen, weil sie arbeiten muß, wenn jene feiern.

Arme schwarze Liste, wie bist du geplagt!

Schlecht Wetter.



Acht Tage sind verflossen und es ist wieder Sonnabend, aber die Badegäste, welche sich zu dieser Zeit schon in die Tropen und in die Schatten von Palmenhainen irgendwelcher unbekannten Insel träumten, haben die Rechnung ohne den Wirt d. h. „Kombüsenbesteck“ gemacht, wie man es an Bord nennt. Ihre Leiden sollen noch kein Ende haben, denn der Wind hat nach kurzer Zeit wieder sein Herbstquartier in Westen bezogen und bläst seit sechs Tagen genau daher, wo die Fregatte hinwill. Nun, es ist auch kein Wunder, der Ostwind war ja „Freitagswind“. Was kann dabei Gutes herauskommen? Der „Seestern“ kreuzt deshalb noch immer im biscayischen Meerbusen, und wenn den ein Schiff im Frühjahr oder Herbst passiert ohne einen gehörigen Nordwester, dann gehört es zu den Sonntagskindern.

Der Steuermannsmaat Kattblock hat zwar mit großer Sicherheit schon gestern „schlecht Wetter“ prophezeit, aber bis jetzt ist es nicht eingetroffen, und es steht nur frische Brise aus Westnordwest.

Heute, am Sonnabend nachmittag, haben die Leute einige Stunden Zeit erhalten, um ihr Zeug auszubessern. Dabei bietet sich eine vortreffliche Gelegenheit zum Schwatzen, was für die Seeleute einen gar zu verführerischen Reiz besitzt. Wo nur irgend zwei von ihnen zusammenkommen, da wird in aller Geschwindigkeit ein kleines Garn gesponnen. Obwohl an Bord eines Kriegsschiffes Ruhe ein Hauptbedingnis bei Manövern ist, würde es vergebene Mühe sein, dieselbe im eigentlichen Sinne des Wortes zu erzielen. Ein Wörtchen zu sprechen, hält Jan Maat für sein unveräußerliches Recht, wozu hat der liebe Gott ihm

die Zunge gegeben? — und ob in oder außer Dienst, erfüllt ein beständiges gleichmäßiges Gesumme, wie das eines Bienenschwarmes die Räume des Schiffes. Nur wenn der Ton der Pfeife erschallt, herrscht überall augenblickliche Totenstille; dann gilt es die darauf folgenden Befehle zu verstehen.

„Diesmal hast du dich doch geirrt, Kattblock," sagt Schramm, der alte Bootsmannsmaat, „das schlechte Wetter bleibt aus."

„Gott bewahre!" versichert dieser sehr ernst, „wenn des Bootsmanns Gallion (Nase) blau anläuft, haben wir innerhalb achtundvierzig Stunden einen Sturm, daß sieben alte Weiber keinen Besenstiel gerade in die Luft halten können. Ich kenne das zu genau. Als ich mit ihm noch auf dem „Fliegenden Fisch" zusammen diente und einmal das Barometer zerbrochen war, reffte der Kommandant, mit dem der Bootsmann so lange gefahren war, stets nach dessen Nase. War sie rot, so bedeutete dies zwei Reffe, für blau gab es drei, und wenn auch die Ohren anliefen, konnten wir uns auf einen gehörigen Beilieger (schwerer Sturm) gefaßt machen, das stand so fest, wie Amen in der Kirche."

„Wind gibt's gewiß!" meint bekräftigend der Feuerwerksmaat Lebrecht, „mir hat vergangene Nacht von Frauenzimmern geträumt, und ihr wißt alle, daß das schlechtes Wetter bringt."

„Dummes Zeug," sagt der Krankenwärter, der von der Armee zur Marine übergegangen ist und als Freigeist gilt. „Alles Aberglaube! Ihr schwatzt immer von euren Träumen, und noch nie habe ich gesehen, daß sie richtig auskommen. Was haben die Frauen mit schlechtem Wetter zu thun?"

„Da sieht man gleich, daß er nicht verheiratet ist," wirft Schramm ein, „sonst würde er nicht so einfältig fragen."

„Nun warte nur, Krankenwärter," sagt Lebrecht, „du hast noch nicht viel auf dem blauen Wasser geschwommen, deshalb schwatzest du so klug. Wir wollen sehen, wer recht hat."

Das Kommando: „Alle Mann auf, klar zum Segelbergen!" unterbricht die Unterhaltung. Der Kapitän hat zwar nicht des Bootsmanns Nase, aber das Barometer beobachtet, und dies wie das Aussehen der Luft lassen es ihm ratsam erscheinen, zur Nacht die kleinen Segel fortzunehmen und ein paar Reffe einzustecken. Im Nordwest steigt eine drohende Bank auf, und am Horizonte zeigt sich ein kleiner Fleck, wie das Stück eines Regenbogens, von den Seeleuten Windgalle genannt. Sie trügen selten, diese Windgallen, und ein vorsichtiger Seemann führt kleine Segel, wenn er sie gesehen hat.

Eine schwarze und gefährlich aussehende Bö löst sich von der Wolkenmauer und fliegt schnell heran. An Bord ist alles fertig, sie zu empfangen, aber es ist kein Wind darin, nur Hagel und Schnee.

„Nennt ihr das schlecht Wetter?" fragt der Krankenwärter, der sich gar zu gern das Ansehen eines furchtlosen Seemannes geben möchte.

„Warte nur," erwidert Kattblock, „die Frauenzimmer werden dir deine Ungläubigkeit schon verklaren, mehr als dir lieb ist."

Die Nacht kommt, aber das Wetter hält sich. Die erste Wache verläuft in ruhiger Eintönigkeit, und der Offizier, Leutnant Bohr, geht in langsamem Schritt

auf dem Hinterdeck auf und ab. Die trübe gleichmäßige Decke, welche den Himmel verschleiert, läßt auch nicht einen Stern durchblicken, dessen freundlicher Schein dem Wachhabenden Gesellschaft leistet. Nur das hohle Rauschen der See unterbricht bisweilen unheimlich die Nacht. Endlich ist es ein Viertel vor zwölf. „Gott sei Dank!“ denkt Bohr, „noch fünfzehn Minuten, und du bist erlöst!“ Diese Zeit vergeht schnell: die andere Wache wird gerufen und gemustert, und der Steuermannsmaat weckt den ablösenden Offizier.

Noch eine Minute! Doch die Uhr geht ja eine Minute nach — mein Gott, wie kann man eine so wichtige Sache vergessen! Also schnell „acht Glas“ und „Freiwache zur Koje!“

Wie rasch dem Befehle Folge geleistet wird! Die Glücklichen! in zwei Minuten liegen sie behaglich in ihren Hängematten in warme Decken eingehüllt. Der Stabswachtmeister, das perpetuum mobile an Bord, sorgt dafür, daß die Ablösung rechtzeitig erfolgt und wirft die Säumigen ohne weiteres aus der Hängematte.

Einen Offizier kann man aber doch nicht aus der Koje werfen! Wie schade! sonst wäre Bohr wahrscheinlich schon abgelöst, da die Uhr bereits zehn Minuten nach zwölf zeigt.

„Steuermannsmaat, haben Sie Leutnant Bölting auch ordentlich geweckt?“

Bohr hat vergessen, daß der Gerufene schon längst in Morpheus Armen ruht. Der Steuermannsmaat der neuen Wache sieht nach und meldet, daß der Leutnant Bölting im Augenblick erscheinen wird.

Dessen Augenblicke sind jedoch sehr lang und dauern fünf Minuten. Endlich kommt er, entschuldigt sich auf das höflichste wegen seines langen Ausbleibens, und Bohr übergibt ihm ziemlich schlecht gelaunt die Wache.

Indessen erinnert sich Bölting, daß er sein Kommandobuch unten gelassen.

„Ach, verehrtester Herr Leutnant Bohr, haben Sie die Gewogenheit, noch einige Augenblicke für mich die Wache zu übernehmen; ich . . . .“

Doch Bohr ist mit einem eiligen „Gute Wache!“ bereits in der Batterie verschwunden.

Armer Bölting! er hat kein Kommandobuch und darf das Deck nicht verlassen. Das wird eine schlimme Geschichte, wenn plötzlich der Wind schralt. Doch der Wind meint es gut mit ihm und rührt sich nicht vom Flecke, nur das hohle Rauschen der See wird lauter und unheimlicher.

Es schlägt ein Glas. „Was! noch nicht mehr?“ denkt der Wachhabende, dem die Zeit unendlich lang geworden und der sich mit stillem Schaudern der sieben halben Stunden erinnert, die ihm noch bevorstehen.

O Mittelwache, du Schrecken aller Kadetten, du Geißel aller jungen Offiziere! Auf dir gehen alle Uhren zu langsam und ein unsichtbarer Kobold klammert sich an die Zeiger. Du bist endlos, wie die Sahara, und vergebens lechzt der müde Wanderer nach der Oase der „acht Glas“.

Und doch, in dieser Welt ist kein Leiden ohne Trost. Selbst die Mittelwache hat ihre Freuden und unschätzbaren Annehmlichkeiten.

Wenn der Schlaf auf den müden Augenlidern mit drückender Schwere lastet; wenn die Füße die Theorie der Zickzacklinie praktisch auszuführen beginnen und ihr Eigentümer dabei die Entdeckung macht, daß das Material der Lafetten auf der einen Seite des Schiffes ebenso hart ist wie auf der andern, und daß auch der Großmast geringere Elastizität besitzt als der Kopf — dann erweckst du, o herrlicher Mokkatrank, vom Burschen heimlich auf der Spirituslampe gebraut, die matten Lebensgeister zu neuer Thätigkeit und rieselst mit deinem milden Feuer belebend durch die erschlafften Adern. Der Gang nähert sich wieder der geraden Linie, alle Müdigkeit verschwindet und schnell verfließt der noch übrige Teil der Wache.

Leider darf der arme Bölting sich der zauberischen Wirkung des arabischen Trankes nicht überlassen. Der Kapitän hat die unangenehme Gewohnheit, öfters plötzlich auf dem Deck zu erscheinen, wenn Bölting oder andere junge Offiziere die Mittelwache haben, und das ist schlimm; denn nach acht Uhr abends darf im Schiffe außer den vorgeschriebenen Laternen kein Feuer brennen, geschweige denn eine Spirituslampe. Darum quält ihn die Langeweile, und die Minuten schleichen mit bleiernen Füßen. Er könnte sich mit Vogel unterhalten, der bei ihm auf der Wache ist. Zwar liegt Vogel vorn in den Finknetzen und schläft als echter Kadett trotz des kalten Wetters, doch kann er ja geweckt werden. Wie darf aber ein Leutnant mit einem Kadetten außerdienstlich sprechen?

Armer Bölting! die neuen Fangschnüre, die seit vier Wochen deine Schultern zieren, drücken dich noch so sehr.

Er faßt das Nachtfernrohr, und unterwirft mit Kennermiene Raaen und Segel einer genauen Prüfung. Vergebene Mühe, es ist nichts zu finden. Die Schoten sind vorgeholt, die Raaen richtig gebraßt, nicht einmal eine Bulien ist vergessen. Also kein Grund zum Segelkanten und zur Ermunterung durch Kommandieren.

Ha, was ist das! Alle Segel auf einmal los, wie ist das möglich? „Kadett Vogel, Herr Kadett Vogel?“ ruft Bölting in seinem Schrecken; doch Vogel erwacht nicht so leicht, er träumt von Fleischpasteten und Ananaspunsch.

„Alles back vorn!“ ruft ein Bootmannsmaat.

Wahrhaftig, der Wind geht plötzlich um.

„Wache klar zum Brassen!“ kommandiert endlich Bölting; aber, da ist schon wieder das Dilemma, was für Brassen, Lee oder Luv?

„Leebrassen, holt doch die Leebrassen!“ schreit er auf gut Glück. Ja, ja, es ist ein schlimm Ding für einen jungen Offizier, wenn plötzlich der Wind aus Lee kommt; auch ältere verlieren bisweilen den Kopf dabei.

Die Leute reißen an den Brassen, und alles kracht. Umsonst, es gibt keinen Zoll.

Bölting hat vergessen, daß die Raaen bereits scharf beim Winde standen, als er die Wache übernahm.

„Fockraa ist scharf an,“ ruft Vogel, der endlich erwacht und von seinem Lager aufgesprungen ist; „fest Marsraa, sonst kommt sie von oben!“

Das fehlte nur noch, um Bölting vollständig zu verwirren. Die Fregatte beginnt bereits rückwärts zu gehen und stampft mit dem Hinterteile gegen die See. Jetzt füllt der Besan von der andern Seite, und mit einem Krachen, daß das ganze Schiff erzittert, fliegt der Baum nach Backbord. Das ist zuviel für den armen Wachhabenden und Verzweiflung packt seine geängstete Seele.



Da erscheint wie ein Deus ex machina der Kapitän an Deck. Er ist durch die sonderbaren Bewegungen des Schiffes erwacht, hört das Übergehen des Besanbaumes, springt eiligst in seine Kleider und an Deck. Ein Blick belehrt ihn, daß unser Freund „eine Eule gefangen" und er besteigt deshalb sofort die Kommandobank.

„An die Backbords Achterbrassen! Ruder Backbord!" kommandiert er. Die Raaen fliegen herum und das Schiff fällt so schnell, daß die Hintersegel im Nu vollstehen. „Rund vorn!" Auch die Vorsegel füllen sich, die Fregatte bekommt Fahrt, wird an den Wind gebracht und liegt bald ebenso ruhig auf dem Wasser wie zuvor. Sie hat wie ein mutwilliges Roß den ungeschickten Reiter abgeworfen, gehorcht aber willig dem Worte des Meisters.

Bölting bekommt jetzt eine Lektion, die ihn zwar sehr beschämt, aber das Intermezzo bringt ihm wenigstens den Vorteil, daß er auf einmal ungemein wach geworden ist. Freilich, „die Geister, die er gerufen, wird er nun nicht los", und der Kapitän bleibt auf dem Deck. Die Luft gefällt ihm nicht und das Barometer steht tief.

Er steigt auf die Kommandobank und sieht in den Wind. Huh! was für eine Nacht, schwarz wie chinesische Tusche, und der Himmel schaut aus, als hätte er Trauer angelegt. Vergebens sucht das Auge nach einem tröstenden Stern. Nacht, überall Nacht, wohin es blickt. Im Westen steigt langsam eine schwere Masse am Horizonte empor. Der Kapitän weiß, was sie bringen wird, und

trifft Vorbereitungen. Die Leute stehen fertig bei Marsfallen und Brassen, und das Großsegel wird fortgenommen. Mit reißender Schnelligkeit breitet sich jetzt die Wolkenschicht am Himmel aus. Noch ist der Wind nicht da, aber die See bricht bereits mit hohltönendem Rauschen donnernd in sich zusammen.

Sieh dort! den langen, grünlich schimmernden Streifen, der wie eine feurige Schlange sich auf den dunklen Wassern windet, die mit ihren Bauchringen das Schiff zu umstricken droht. Was will jenes Gespenst der Tiefe?

O, der Kapitän kennt es wohl. Es ist der Sturm, der hereinbricht und den kochenden Gischt vor sich hertreibt. Er hat keinen Augenblick zu verlieren, wenn er ihn gerüstet empfangen und nicht die Masten brechen oder das Schiff kentern lassen will.

„Laufen Marssegel!“ kommandiert er mit klartönender Stimme, die weit hinausschallt in die dunkle Nacht. Die Marsraaen rasseln donnernd an den Stengen nieder; doch kaum hat er gerufen: „Hol auf Luvbrassen, aus Refftaljen!“ da ist auch der Sturm schon da, und seine Worte verhallen im Toben des Windes und der See.

Mit einem Stoße, als wollte sie das Schiff aus dem Wasser heben, fällt die Bö in die Segel und bläht sie zum Zerspringen. Die Fregatte weicht dem furchtbaren Drucke und legt sich auf die Seite. „Auf mit dem Ruder, hart auf!“ Die Leute bekommen keinen Zoll von Brassen und Refftaljen, und Abhalten ist die einzige Rettung.

Die Leute am Ruder drehen mit aller Kraft am Steuerrade; es gelingt, aber das Schiff fällt nicht.

„Alle Mann auf!“ kommandiert der Kapitän mit der äußersten Macht seiner Stimme; jedoch das Heulen des Sturmes, das Brausen der See und das Ächzen der Masten übertönt den Ruf. Glücklicherweise hat ein Bootsmannsmaat ihn vernommen und eilt in das Hängemattendeck, wo das „alle Mann auf!“ wie ein elektrischer Schlag auf die Mannschaft wirkt und sie aus den Kojen treibt. Es ist keine Zeit zum Ankleiden; das „alle Mann auf!“ in der Nacht ist der Hilfeschrei in der Not. Jedermann weiß dies und folgt augenblicklich dem Rufe, wie der Muselmann der heiligen Fahne.

Die Fregatte liegt noch immer auf der Seite. Sie fliegt mit einer nie gesehenen Fahrt durch die schäumenden Wogen, die sich brüllend an ihr hinaufwälzen und sie zu verschlingen drohen. Durch die Batteriepforten dringt strömend das Wasser und füllt das Deck. Im Hängemattendeck herrscht die größte Verwirrung; das durch die Luken herunterspülende Wasser läßt die Leute glauben, es sei ein Unglück passiert.

„Wir sind übersegelt, wir gehen auf den Strand, das Schiff ist leck.“ Diese Rufe tönen wild durcheinander, und auf den Treppen drängt alles nach oben, um der Gefahr zu entrinnen. Der Tambour schlägt in Verzweiflung ohne Befehl Generalmarsch und steigert dadurch die Verwirrung noch mehr. Auf dem Oberdeck rennt alles mit den Köpfen gegeneinander; die dichte Finsternis erlaubt keinen Schritt vor sich zu sehen. Jedes Kommando hat aufgehört, der Sturm hat es

übernommen und brüllt es mit Donnerworten den ohnmächtigen Menschen zu, daß ihnen das Blut in den Adern gerinnt.

Der erste Leutnant und die übrigen Offiziere sind ungeweckt auf das Deck gestürzt; in einer solchen Nacht bedarf es für sie keines Weckens.

Noch immer stürmt die Fregatte mit angebraßten Raaen durch die Fluten, als ob sie den wilden Jäger trüge zum Wettlaufen auf Leben und Tod. Vergebens werden alle Anstrengungen gemacht, um das Schiff zum Abfallen zu bringen. Der Kopf des Ruders hat sich abgedreht, seine Wirkung ist aufgehoben und die zum Springen straff gespannten Brassen sprechen allen an sie verwendeten Kräften Hohn!

Die Masten biegen sich, die Raaen krachen, das ganze Schiff erzittert in seinen Fugen und stöhnt, als müßte es in dem übermenschlichen Kampfe erliegen.

Doch der Kapitän sieht, daß etwas geschehen muß, wenn er einem großen Unglück vorbeugen will. Im Verein mit den Offizieren gelingt es ihm, einen Teil der Mannschaft auf dem Hinterdeck zu sammeln und sie zum Bergen des Kreuzsegels zu verteilen. Die Taue werden steif geholt, um auf Kommando das Segel schneller unter der Raa zusammenzuschnüren.

Winzige Menschen! wollt ihr eure Kraft mit der des Sturmes messen, des Sturmes, der Wälder entwurzelt und den Meeresgrund aufwühlt?

Kaum erhalten die Schooten Luft, da faßt der Wind das Segel, die schnürenden Taue springen wie Glas, es peitscht einigemale mit gewaltigem Knall und wird zu Atomen zerschellt hinausgeführt über das weite Meer. Ein gleiches Schicksal trifft daß Großmarssegel.

Was schadet dies jedoch? Der Zweck des Kapitäns ist erreicht. Das Hinterschiff ist vom Druck der Segel befreit, der das Abfallen verhinderte. Jetzt wirken die Vorsegel allein; langsam richtet sich die Fregatte empor, kommt allmählich vor den Wind und die größte Gefahr ist beseitigt.

Schnell reparieren die Zimmerleute das Steuerruder, und bald läßt sich das Schiff wieder steuern. Seine Fahrt vermindert um ebensoviel die Kraft des Sturmes, das Kommando wird hörbar, die Ordnung kehrt wieder. Die Sturmsegel sind gesetzt, und die Pause, welche beim Sturme stets dem Verrollen dreier schweren Wellen folgt, wird benutzt, um das Schiff an den Wind zu bringen und beizulegen.

Die größte Wut des Windes hat nachgelassen. Zwar weht es noch immer sehr hart, doch ist weiter keine Gefahr dabei. Der „Seestern" liegt unter seinen kleinen Sturmsegeln wie eine Möwe auf dem Wasser, treibt langsam seitwärts, und an dem breiten Kielwasser, das er mit seinem Rumpfe glättet, brechen sich die tosenden Sturzseen und laufen unschädlich unter dem Schiffe fort. Der Kampf der Elemente gegen die Menschen ist beendet, und der Mensch ist Sieger geblieben.

Indessen ist es halb vier geworden. Die Mannschaft klart das Deck, und die Freiwache wird mit einem Grog als Trost für die gestörte Nachtruhe unter Deck gepfiffen.

Auch die wachfreien Offiziere gehen unter Deck, und Bölting wünscht sehnlichst „acht Glas“ herbei, um seine gesprengten Lackstiefel zu wechseln. In der Batterie wogt das durch die Geschützpforten eingedrungene Wasser noch von Bord zu Bord, findet seinen Weg nach unten und auch in die Kammern der Badegäste. Letztere haben Zuflucht in der Offiziermesse gesucht, als aber dort der schwere Mahagonitisch losgebrochen, sind sie in die Batterie geflohen. Dort stehen sie in Todesangst, während über ihnen das Heulen des Sturmes, das Arbeiten und Schreien der Menschen, das Knarren der Masten und das Brausen der See in schaurigem Konzert ertönt. Die wachfreien Offiziere, welche in ihren langen Regenröcken und Südwestern wie Nachtgespenster an ihnen vorbeigleiten, unterbrechen endlich das dumpfe Schweigen, das auf der Gruppe lastet. Bohr ruft ihnen im Vorbeigehen zu: „Wir gehen hinunter, nun ist's vorbei.“ Bleich malt sich der Schrecken auf den entstellten Gesichtern der Badegäste, die Bohrs Worte in dem Sinne auslegen, daß das Schiff untergeht und ihr letzter Augenblick gekommen ist.

Doch bald klärt sich das Mißverständnis auf, und sie kommen mit dem Schrecken davon. Ermattet suchen sie ihre Kojen wieder auf, während die Seeoffiziere sich an einem Schinken und einer Flasche Madeira erlaben. Der revolutionäre Tisch hat die Thür des Meßschrankes eingestoßen und dessen heimliche Schätze bloßgelegt, die jetzt zum großen Kummer des Meßvorstandes unbarmherzig geplündert werden.

Im Hängemattendeck sind die meisten Leute wieder zur Koje gegangen. Zwar haben sie nur noch ein halbes Stündchen für sich, allein auf der See geizt man mit der Zeit, die zum Schlafen vergönnt ist, und ein ordentlicher Matrose schläft in einer halben Stunde mehr, als eine Landratte in einer ganzen Nacht.

Nur in der Bottlerei, der Speisekammer des Schiffes, deren Atmosphäre nach einem heimlichen Aroma von Rum duftet, ist eine kleine Gesellschaft versammelt. Sie hat es vorgezogen, den Rest der Freizeit wachend hinzubringen und bei einem steifen Grog, den der Bottelier als Wirt angerührt, ein kleines Garn zu spinnen. Sie besteht aus Schramm, Lebrecht, Kattblock und dem Bottelier, und die Ereignisse der verflossenen Stunden sind natürlich das Thema der Unterhaltung.

„Nun wer hat recht gehabt?“ äußert Kattblock, „habe ich nicht gesagt, daß des Bootsmanns Nase nie trügt? Es war aber auch eine hübsche Mütze voll Wind, und es wundert mich, daß wir so billig fortgekommen sind.“

„Ja,“ meint Schramm, „es war ein Glück, daß wir den alten „Seestern“ bald vor den Wind bekamen. Wären wir noch länger so mit halbem Winde fortgegangen, würde unser Grog jetzt tüchtig nach Salzwasser schmecken.“

„Wo mag denn nur der Krankenwärter hingekommen sein?“ fragt Kattblock, „hoffentlich wird er sich jetzt davon überzeugt haben, daß Weiber an Bord stets schlechtes Wetter bringen.“

„Ich habe ihn nur einmal in der Batterie gesehen,“ erwidert Lebrecht. „Er war beim Überholen des Schiffes unter eine Kanone gerutscht. Er mußte dort

eklig festgeklemmt sein, denn er schrie mordmäßig und jammerte schrecklich über seine Frau und Kinder."

„Was?" wirft der Bottelier ein, „er hat ja weder das eine noch das andere."

„Nun," meint Lebrecht, „dann wird er es wohl nur gethan haben, um Mitleid zu erregen und Hilfe zu erhalten, da ihm das Wasser gehörig die Klüsen (Augen) auswusch. Ich konnte mich nicht um ihn kümmern, da der erste Offizier mich nach einer Laterne geschickt hatte. Im Grunde genommen gönnte ich ihm jedoch das Bad von ganzem Herzen. Der Kunde thut immer, als wenn er, Gott weiß, was für ein Seemann wäre, und er versteht ebensowenig davon wie meine Großmutter."

Der schrille Ton der Pfeife, das Schlagen der Glocke und das Kommando: „Backbordwache an Deck!" stört die Unterhaltung. Schnell knöpft jeder die dicke Jacke bis unter das Kinn zu; die Gläser werden bis auf die Nagelprobe geleert, ein frisches Stück Tabak hinter den letzten Backzahn an Steuerbordseite gestaut, und so gerüstet begeben sich die drei Unteroffiziere an Deck. Dort harrt ihrer die interessante Aufgabe, an einem eisigen Wintermorgen neue Marssegel unter die Raaen zu binden, eine Arbeit, die man jedem andern lieber gönnt, als sich selbst. Der Bottelier als Freiwächter beneidet sie auch nicht darum und freut sich im stillen, daß er nicht mit an Deck braucht, sondern seine warme Koje aufsuchen kann.

Mann über Bord.



Fast vierzehn Tage lang hat die Fregatte im biscayischen Meerbusen gekreuzt, mit Regen, Hagel und allen Attributen eines nordischen Spätherbstes gegen Westwinde gekämpft, sich jedoch allmählich nach Süden gearbeitet. Das Wasser hat seine Farbe gewechselt, und dem dunklen Grün, das die Nähe des Landes verkündet, ist tiefes Blau gefolgt, der Widerschein des Himmels und das Kennzeichen unergründlicher Tiefe. Eine mildere Temperatur stellt sich ein, und sie wird von jedem bei dem Gedanken an die ungastliche Heimat, die jetzt von Schnee und Eis starrt, angenehm empfunden. Selbst die Badegäste beginnen sich einigermaßen mit dem Leben an Bord auszusöhnen, das ihnen bisher so viel Kummer bereitet, und die Hoffnung auf das baldige Erreichen der Tropengegend läßt sie die Leiden der Vergangenheit vergessen.

In der Nähe der portugiesischen Küste setzt ein tüchtiger „Norder" ein und treibt den „Seestern" mit zehn Meilen Fahrt Madeira zu. In den Sommermonaten erstreckt sich der Passatwind bis zur Höhe dieser Insel, aber im Winter steht er südlicher, und auf seiner Grenze herrscht unruhiges und böiges Wetter. Auch die Fregatte entgeht dem letzteren nicht, die Windstöße werden heftiger und nehmen einen stürmischen Charakter an.

Es ist gegen elf Uhr abends und seit längerer Zeit keine Bö eingefallen; die Posten werden abgelöst, der wachhabende Offizier geht in Träumereien ver-

sunken auf dem Hinterdeck auf und ab, die Mannschaft der Wache sitzt gruppenweise in Lee von den Booten, und ihr jüngerer Teil horcht aufmerksam der Erzählung eines Kameraden, deren Thema das Riesenschiff „Benevender“ ist. Es wurde vor fünfhundert Jahren in Rußland gebaut und war so groß, daß man heutzutage gar nicht mehr weiß, welche Dimensionen es hatte. Wenn die Mannschaften nach oben in die Toppen gingen, um zu reffen oder Segel festzumachen, war dies eine so lange Tour, daß in jedem Marsfallblock ein Wirtshaus eingerichtet wurde, wo sie sich unterwegs erfrischen konnten. Der Kapitän schickte seine Befehle immer durch berittene Adjutanten nach vorn, die außen auf den Berghölzern herumgaloppierten. Durch die Klüsenöffnungen, welche im Bug sitzen, und durch welche die Ankerketten fahren, spülte eines Morgens eine holländische Kuff auf das Deck des „Benevender“, und als der Koch in der Ostsee die Asche aus der Kombüse über Bord warf, entstand die Insel Bornholm. Auf seiner Weiterreise klemmte sich das Schiff zwischen England und Frankreich fest. Um durchzukommen, mußte man seine Seiten mit Seife schmieren, und davon ist die Südküste von England noch bis jetzt weiß geblieben. Draußen vor dem Kanal lag aber damals der große Krake, eine riesige Meerspinne, die mit ihren Armen die Schiffe unter Wasser zog und verschluckte. Der „Benevender“ war nun freilich zu groß für ihn, aber der Krake legte sich quer vor seinen Bug, und als das Schiff dagegen segelte, stieß es sich die Planken an ihm ein, füllte sich mit Wasser und sank auf den Meeresgrund. Dort steht es nun noch, und die Spitzen seiner Masten werden gerade von dem Ozean überspült. Alljährlich scheitern Schiffe auf ihnen, und auf den Seekarten hat man sie als Teufelsfelsen verzeichnet, aber ihre genaue Lage trotz aller Mühe noch nicht ermitteln können.

Da unterbricht plötzlich der Angstruf: „Mann über Bord!“ die Erzählung und bringt alles mit Blitzesschnelle auf die Füße.

Der auf der Fockraa ablösende Ausguck ist über Bord gefallen.

„Hinunter mit der Rettungsboje!“ ist das fast gleichzeitige Kommando des Offiziers. Ein Druck des bei der Boje stehenden Postens an der Feder entzündet deren Licht, und die Berührung einer zweiten Feder läßt sie von ihren Haltern in das Wasser fallen.

„Kutter klar, auf Großsegel!“ ruft der Wachhabende jetzt. Die Rettungsmannschaft stürzt nach dem Leeboot, Kadett Vogel voran; bei solchen Gelegenheiten schläft der brave Junge nicht, da ist er der erste. Das Boot ist im Augenblick fertig zum Niederlassen, und auch das Großsegel fliegt mit einer Geschwindigkeit in die Höhe wie nie zuvor. Heute bedarf es keiner Ermunterung, es gilt einen Kameraden vom Tode zu retten.

Ebenso schnell wird das Schiff an den Wind gebracht und back gelegt. Der Wind ist von hinten, die Fregatte macht bedeutende Fahrt und muß einen großen Bogen beschreiben, ehe sie zum Stillstande kommt. Als der Kutter endlich abstoßen kann, ist das Licht der Boje kaum noch zu sehen und zittert in blassem Schimmer wie ein Irrlicht auf der dunkeln Meeresfläche. Das Boot steuert darauf zu und wird von seiner Besatzung mit einer Kraft durch das Wasser getrieben, die Zeugnis davon gibt, wie jeder sein Möglichstes thun will, um dem

Kameraden zu helfen. Eine Zeitlang dient noch das Licht als Führer und leitet den Kutter den richtigen Weg; allein es ist zu viel Zeit mit dem Beidrehen verloren, und ehe das Boot den Rettungsapparat erreichen kann, ist die bleiche Flamme erloschen.

Weit ist es jedoch nicht mehr davon entfernt, und als Vogel den Ort erreicht zu haben glaubt, läßt er inne halten mit Rudern. Der Name des Verunglückten wird gerufen; jeder lauscht mit gespanntem Ohr, doch alles ist still.

„Kann er schwimmen?" fragt der Kadett.

„O gewiß," antwortet ein Matrose; „Ernst Reuter schwimmt wie eine Ente."

In einiger Entfernung luvwärts ertönt jetzt ein schwacher Schrei.

„Hurra, Jungens," ruft Schramm, der Bootssteurer, „holt tüchtig aus, ich höre ihn an Steuerbord."

„Horch! das ist die Stimme des Kapitäns," sagt ein Bootsgast, „er ruft uns zu."

Der Mann hat sich nicht getäuscht. Die Fregatte hat gewendet, ihr dunkler Rumpf gleitet gespenstisch in einiger Entfernung an dem Boote vorüber. Drei Laternen sind geheißt, sie sollen dem Kutter den Weg zeigen, welchen der „Seestern" nimmt.

„Habt ihr ihn gefunden?" hallt die gewaltige Stimme des Kapitäns durch die Nacht. Er hat das Boot gesehen.

„Nein, Herr Kapitän!" ist die Antwort des Kadetten.

„Ihr seid zu weit gerudert, er ist mehr an Backbord, holt aus, so viel ihr könnt."

Die Bootsgasten rudern mit übermenschlichen Kräften weiter nach Lee. Es wird angehalten, um zu horchen, aber nicht der leiseste Laut läßt sich vernehmen; nur das Rauschen der Wellen und des Windes schlägt an das lauschende Ohr.

„Pst!" macht jetzt jeder fast gleichzeitig.

Ein schwaches dumpfes Gestöhn, scheinbar von einem Orte fast ganz in der Nähe, weht über das Wasser. Jeder Nerv wird angestrengt, bald ist die Stelle erreicht, doch nichts zu entdecken.

Abermals hält das Boot inne und treibt auf der Oberfläche der Wogen, deren dunkle mit Perlenschaum besäumten Kämme im Mondlicht wie Silber schimmern. Einen Augenblick glaubt man denselben Schrei zu hören, jedoch ist es nur der Ruf einer Möwe, die vom Boote aufgeschreckt sich kreischend in die Lüfte schwingt.

„Dort ist er, ich höre ihn!" ruft Schramm, und diesmal ist es keine Täuschung. Deutlich läßt sich das Geräusch eines Schwimmenden vernehmen.

„Ruft ihn bei Namen!" sagt Vogel, dessen Stimme vor freudiger Aufregung zittert.

„Reuter, Ernst Reuter, hallo, mein Junge, hier ist das Boot!" ruft Schramm mit einer Stentorstimme.

Keine Antwort erfolgt.

„Es ist vorbei," sagt der Mann am vordern Riemen in eigentümlichem Tone. „Wäre es nicht besser, wieder an Bord zu rudern? die Laternen des „Seestern" entfernen sich immer mehr und sind bisweilen schon verschwunden."

„Horch, da ist es wieder!" ruft der Bootsgast.

„Ich höre nichts," sagt der lauschende Bootssteurer.

„Ich auch nicht," läßt sich der Mann am vorderen Riemen wieder vernehmen. „Wir müssen an Bord zurück," fährt er in einem Tone fort, der fast drohend klingt.

„Holt noch einmal aus," ermuntert der Kadett die Leute, „vielleicht glückt es uns jetzt, ihn zu finden."

„Wir wollen nicht hoffen," sagt der vorige Sprecher, „daß Sie gesonnen sind, die Nacht hier zu verbringen."

„Das beste ist umzukehren," äußerst jetzt auch Schramm, „die Fregatte ist außer Sicht."

Der Ausdruck in den Gesichtern der übrigen Leute verkündet nichts Gutes. Doch der Kadett läßt sich dadurch nicht einschüchtern. Vogel ist zwar leichtsinnig, jedoch energisch und hat das Herz auf dem rechten Fleck. „Thut, was ich befehle," herrscht er den Leuten zu. „So lange noch eine Chance bleibt, soll sie nicht verloren gehen. Ruder Backbord und rojet an! Wir wollen noch einmal luvwärts versuchen."

Die Leute beginnen wieder zu rudern; der Ernst des Kadetten, der plötzlich zum Manne gereift erscheint, hat ihnen imponiert. Jedoch der frühere Eifer ist geschwunden; ein geheimnisvoller Einfluß beherrscht sie, und ihre düstern Mienen verkünden, mit welchem Widerstreben sie dem Befehle Folge leisten.

„Hier ist er endlich, ich sehe ihn, dicht auf der Seite," ruft aufspringend der Kadett und stürzt in seinem Eifer, den vermeintlichen Gegenstand zu erfassen, fast über Bord.

O Gott! es ist nur die Mütze des Armen, der Körper fehlt. Doch dieser muß in der Nähe sein, und jeder strengt die Augen an, um den Verlorenen zu erblicken.

„Da ist er!" ertönt es aus aller Munde zugleich. Kein Zweifel mehr, der Gesuchte schwimmt auf das Boot zu.

„Frisch zu, mein Junge!" ruft ihm der Kadett freudig zu und streckt ihm ein Ruder entgegen, „noch ein paar Stöße und wir haben dich an Bord."

Plötzlich stockt die schwimmende Bewegung. Kaum berührt das Ruder die Oberfläche des Wassers, als eine Welle von Schaum das Boot überschüttet und es fast zum Sinken bringt. Es zittert von Steven zu Steven, als sei es zerschmettert. Niemand äußert einen Laut; die Augen sind starr vor Schrecken, kalter Schweiß steht vor der Stirn, und eine Totenblässe überzieht das Gesicht, Unwillkürlich klammern sich alle an die Seiten des heftig hin- und herschwankenden Bootes, als wollten sie es stützen.

„Allmächtiger Gott, der arme Ernst!" ruft jetzt der Bootssteurer.

„Was ist damit?" fragt der Kadett, der vergebens den vorhin gesehenen Gegenstand zu unterscheiden sucht, aber allein seine Ruhe behalten hat.

„Ein Hai!“ stößt Schramm gepreßt hervor, „seht, dort geht er.“ Eine grünlich schimmernde Masse gleitet langsam durch die dunklen Fluten.

Ein unwillkürlicher Schauder überläuft jetzt auch Vogel, und er schweigt starrend wie die Mannschaft, deren Vernunft der Schreck gebannt zu haben scheint.



„Ah!“ unterbricht endlich ein Bootsgast die Stille, „jetzt heißt es rudern fürs Leben, wenn wir das Schiff wieder haben wollen.“

„Aber wo ist die Fregatte?“ sagt Schramm, sich aufrichtend und umherschauend, „ich sehe sie nicht.“

Auch der Kadett springt auf und mustert mit scharfem Auge den Horizont. Vergebens, soweit der Blick reicht, nichts als spurlose Fläche, nur unterbrochen von den schäumenden Rücken der Wellen, die im Mondlichte erglänzen. Kein Mast, kein Segel ist zu entdecken; eine gleiche trostlose Dunkelheit umgibt das Boot. Der Stand des Mondes und die Richtung des Windes sind die einzigen Anzeichen, wo das Schiff zu suchen ist.

„Nun Leute, holt aus,“ sagt der Kadett, „wenn wir an Bord wollen, so müßt ihr rudern.“

„Ja gewiß,“ erwidert finster der Bootssteurer, „denn dort unten geht einer, der sonst bald mit einigen von uns Bekanntschaft machen würde.“

Vogel folgt mit dem Auge der Richtung des Sprechers und unterdrückt kaum einen Schreckensschrei, als er dieselbe dunkle Masse von vorhin sich unter der Oberfläche des Wassers bewegen sieht. Ein langer Phosphorstreifen folgt wie ein glühendes Meteor ihrem Kielwasser.

Großer Gott, es ist wirklich ein Hai!

In diesem Augenblicke beginnt der Wind stoßweise zu wehen. Dunkle Wolkenmassen verdecken den Mond, der bisher noch eine gewisse Helle verbreitet hat, und um die Verwirrung vollständig zu machen, scheinen die Leute nicht mehr den Befehlen des Kadetten gehorchen zu wollen. Sie scheuen sich nicht zu murren und ihm Vorwürfe zu machen, daß er sie in das Unglück gebracht.

Doch Vogels ganze Energie ist wachgerufen, er fühlt das Kritische seiner Lage und darf nicht wanken. „Ruhe!" befiehlt er gebieterisch, „rudert ordentlich und haltet Schlag, oder ich bringe euch alle vor ein Kriegsgericht, wenn wir an Bord kommen."

„Ich möchte wohl wissen, wann das ist!" äußert in höhnischem Tone, wenngleich etwas eingeschüchtert, der Mann am vordern Riemen, doch unwillkürlich fallen die Riemen wieder in Takt; der Gehorsam ist erschüttert, aber noch nicht geschwunden.

Da zuckt ein heller Blitz am Horizonte auf, der Donner eines Schusses folgt ihm und rollt in dumpfem Echo über die Wasserfläche.

„Hurra das Schiff!" jubelt die Bootsmannschaft; augenblicklich ist die Disziplin wiedergekehrt, und die Leute rudern mit äußerster Anstrengung der Richtung zu, aus welcher der Schuß ertönte. Bald sind sie in Schweiß gebadet, doch das Boot scheint an den Ort gebannt und nicht aus der Stelle zu kommen. Wiederum ist nichts zu sehen, als die unendliche weglose Meeresfläche, nur Wasser und Himmel überall.

Jetzt rauscht abermals ein donnerndes Tosen über das Meer, doch diesmal kommt es von luvwärts. Das bis dahin ziemlich ruhige Wasser erhält plötzlich eine wallende Bewegung, und ein orkanähnlicher Windstoß, eine Wolke von Gischt vor sich hertreibend, stürmt auf das Boot los. Die Ruder sind überflüssig geworden, das Boot fliegt dahin vor der Bö, wie ein welkes Blatt vor dem Herbststurme. Seiner Besatzung bleibt nichts übrig, als zu erwarten, was Gott über sie verhängt. Der Schaum der Wogen spritzt hoch empor und verdunkelt wie ein Nebel die Luft noch mehr. Der Ozean kocht, und am Himmel ballt sich schwarzes Gewölk zu drohenden Massen. Der Kutter ist halb mit Wasser gefüllt und kann nur mit größter Mühe flott gehalten werden. Jeder erwartet das augenblickliche Sinken.

Der qualvolle Zustand des Todeskampfes erschöpft die letzten Kräfte der Leute; sie fühlen, daß es bald mit ihnen zu Ende gehen muß. Ihre irrenden Blicke starren bald auf die schäumenden Wogen, bald auf den düstern Himmel, der ihnen keine Rettung verheißt. Ihre Gesichter, die hundertmal im Sturm und Schiffbruch nicht gezuckt, die mit eiserner Ruhe den feindlichen Geschossen im Kampfe entgegenblickten — sie sind jetzt bleich und entstellt. Das Antlitz des Todes grinst sie an, des Todes in seiner fürchterlichsten Gestalt.

Neben dem feurigen Streifen, den das Kielwasser des Bootes macht, zieht sich noch ein zweiter. Es ist der Hai, der dem Kutter folgt — er wittert Beute!

Gräßlicher Gedanke, in dem Rachen eines Hai sein Grab zu finden!

Gebete, Flüche und Gesang mischen sich mit dem Tosen des Wetters.

Leser, hast du schon etwas Ähnliches erlebt, hast du gesehen, wie Männer verzweifeln? O, es ist ein furchtbarer Anblick; er frißt sich in die Seele, macht noch Jahre nachher das Herz schaudern und das Blut erstarren.

Schramm ist der einzige der Besatzung, der ruhig bleibt, doch er murmelt: „Ich wußte es wohl, Freitag segeln bringt nimmer etwas Gutes."

Der Kadett sitzt schweigend in dem Chaos um ihn her. Wie oft auch sein Name in Verbindung mit den Flüchen genannt wird — er ist sich bewußt, als Mann gehandelt, seine Pflicht gethan zu haben und erwartet deshalb gefaßt sein Schicksal.

Da spaltet sich auf einmal das schwarze Gewölk, betäubender Donnerschlag erschüttert die Atmosphäre, die Schleusen des Himmels scheinen sich zu öffnen, und der Regen gießt in Strömen hernieder.

Die Gewalt der Bö ist gebrochen, und der Wind legt sich. Aus den sich teilenden Wolken tritt strahlend in tiefem Himmelsblau die goldene Scheibe des Mondes und beleuchtet mit friedlichem Glanze die Szene des Schreckens.

Neues Leben strömt in das Herz der Geängsteten, und die Flüche wandeln sich in heiße Dankgebete.

Siehe, dort, kaum einige tausend Schritt entfernt, schimmern auch die weißen Segel der Fregatte. Sie hat das Boot gesehen und hält nach ihm ab. Ein Blitz zuckt aus ihren Pforten, ein Schuß erkracht und rollt wie ferner Donner über die Wogen.

Sie sind gerettet! Drei Hurras begrüßen das neugewonnene Leben, und die Bitterkeit der Todesstunde ist für diesmal an ihnen vorübergegangen.

Ein Sonntagsmorgen.



Das unruhige Wetter hält noch einige Tage an; es scheint, als ob Schramm recht haben soll mit seinen Gedanken über das Freitagsegeln, denn die Fregatte wird ganz besonders von der Unbill der Witterung geplagt, und sie hat noch eine bange Nacht durchzumachen, ehe sie dem rauhen nordischen Klima entflieht.

Eine Orkanbö der heftigsten Art, wie sie auf der Grenze der Tropen urplötzlich aus heiterm Himmel daniederfährt und den Ozean peitscht, daß er brausend und zischend sich gegen den Peiniger aufbäumt, hat den „Seestern“ mit Blitzesschnelle durch die empörten Fluten gejagt. Die kräftigen Masten bogen sich wie schwankes Rohr unter der Gewalt des Sturmes, die Nacht lag schwarz und schwer auf den Wassern, die Elmfeuer brannten auf den Toppen und den Raanocken, die Blitze sprühten flammend, und die in unheimlicher Glut schäumenden Wogen brachen sich mit donnerndem Getöse an den Wänden des Schiffes, daß es in den innersten Fugen erzitterte. Was vermag die schwache Kraft und Kunst des Menschen gegen solche Wut der Elemente! Demütig beugt er sein Haupt und harrt schweigend, was Gottes Hand über ihn verhängt.

Sie schwebte gnädig über dem Schiff. Zwei Stunden lang war es der Spielball der sich bekämpfenden Naturkräfte, dann ließ der Orkan plötzlich nach.

Die finstern Wolken zerrissen, immer schwächer wurde der Wind, die aufgeregte See brach hohl und kraftlos in sich zusammen und die unheimliche Bö verschwand, wie sie gekommen.

Jetzt kurz vor Tagesanbruch verrät nichts mehr die Schrecken der Nacht. Tiefe Ruhe lagert auf dem Meere, der leise Hauch des beginnenden Passatwindes vermag kaum die Oberfläche des Wassers zu kräuseln, die Sterne spiegeln ihr Bild darin und die Sichel des Mondes zeichnet einen goldglänzenden Pfad auf die beschwichtigten Wogen.

Ermattet vom Kampfe schlummert der Ozean; sein Riesenleib pulsiert kaum merkbar, und die Wellen heben und senken sich geräuschlos wie die Brust eines sanft Schlafenden. Leise und gleichmäßig schaukelt sich die Fregatte auf ihnen. Nichts erinnert mehr an die Gefahr, in der sie vor kurzem geschwebt. Sämtliche Segel sind an den Raaen entfaltet, um den schwachen Wind aufzufangen, der jedoch noch nicht die Kraft hat, sie zu füllen, und tiefe Ruhe herrscht im ganzen Schiff. Die Freiwache wiegt sich in ihren Hängematten, und der Wache hat der Offizier gestattet, sich auf das Deck zu lagern, um für die gestörte Nachtruhe auf Mittelwache etwas Entschädigung zu erhalten.

Glückliches sorgloses Volk! Mit dem Weichen der Gefahr ist sie auch schon vergessen; niemand denkt daran, daß sie wiederkehren könne, und das harte Lager dünkt den gesunden kräftigen Naturen ein weicher Flaum, auf dem sie von der Heimat träumen.

Leutnant Bohr schreitet einsam auf und ab. Mechanisch wirft er bei jeder Rückkehr zum Steuerrade einen Blick auf den Kompaß oder auch auf die Segelfläche nach oben, doch beides erfordert bei dem schönen Wetter keine wirkliche Aufmerksamkeit, und seine Gedanken schweifen in weite Ferne zur Heimat, zu alle den Lieben, die er verlassen hat, um sie lange, lange nicht wiederzusehen.

Der Klang der Schiffsglocke weckt ihn aus seinen Träumen. Es schlägt „zwei Glas“ — fünf Uhr — das „Alles wohl“ der Posten tönt von den Kranbalken, von der Rettungsboje und aus den Marsen und unterbricht die Ruhe der Nacht. Es ist Zeit zum Deckwaschen, und die Pflichten des Dienstes mahnen den Offizier, seinen Gedanken eine andere Richtung zu geben. Sonst beginnt diese Arbeit schon eine Stunde früher, oft bei Laternenschein, aber heute ist Sonntag und, wie wir gesehen, wird die sonnabendliche so gründlich betrieben, daß die sonntägliche um so weniger Zeit beansprucht.

Leutnant Bohr ruft nach den wachehabenden Kadetten; sie sind die jüngsten der hoffnungsvollen Schar und als solche dem ältesten Leutnant zugeteilt, während der jüngste Leutnant Bölting wieder die ältesten Kadetten unter sich hat. Doch Bohr ruft vergebens; Jugend will ihr Recht haben, und der Schlaf auf See ist gar zu süß. Lange hat das Pflichtgefühl der Knaben gegen die Forderung der Natur gekämpft, aber die schweren Augenlider sind im Gehen zugefallen, und ein Bund Tauwerk in Lee vom Großmast dient als Schlummerkissen für das ermüdete Haupt.

Endlich erweckt sie der Ruf, und sie eilen bestürzt zu dem Vorgesetzten, doch dieser ist milde gestimmt, er gedenkt der eigenen Jugend und zürnt ihnen nicht.

Es ist ja Sonntag; der erste Offizier ist noch nicht auf dem Deck erschienen, und da darf er wohl nachsichtig sein. Er erteilt nur den Befehl zum Deckwaschen, und die Kadetten fliegen nach mittschiffs, um die Ordre dem dort befindlichen Bootsmannsmaat zu überbringen.

Dem Ärmsten kommt das Kommando sehr ungelegen. Soeben hat ihm sein Freund, der Koch, eine heimliche Tasse Kaffee gesandt, deren Stammbaum in der Offiziermesse wurzelt und die mit gespartem Zucker gesüßt ist. Leider ist sie so heiß, daß sie sich noch nicht trinken läßt, und nun muß auch gerade die unglückliche Glocke „zwei Glas“ schlagen.

Wehmütig reicht der Unteroffizier den Labetrunk zurück, der ihm verloren geht, weil in diesem Augenblicke der gestrenge erste Offizier das Deck betritt. Mit einem sehnsüchtigen Blicke nach der entschwindenden Tasse setzt er die silberne Pfeife an den Mund, aber ihr schrillender Ton schließt heute nicht mit einem lustigen Triller, sondern mit einer kläglichen Dissonanz.

„Wache, klar zum Deckwaschen!“ folgt in tiefen Baßtönen dem Signal und schreckt die Schläfer auf. Das bis dahin so öde Deck belebt sich wie mit einem Zauberschlage; aus allen heimlichen Ecken und Lauschplätzchen, unter den Booten und aus den Hängemattenkasten tauchen Gestalten auf. Die Pumpen rasseln, die Eimer klappern, die Besen fahren in gleichmäßigen Strichen über das Deck und Ströme von Wasser schwemmen den Schmutz fort, den zwar der Landbewohner vergebens suchen würde, den aber das geübte Auge des ersten Offiziers und des Bootmanns auf den schneeweißen Planken mutmaßt. Zu sehen ist jedenfalls noch wenig, denn der Tag ist noch nicht angebrochen.

Doch im Osten rötet sich der Horizont, das Funkeln der Sterne erblaßt; Eos Rosenfinger besäumen mit Gold die Wölkchen, welche wie Purpurinseln im blauen Äther schwimmen, eine Lichtgarbe zuckt am Firmament empor, in blendender Pracht entsteigt die Sonne dem Ozean; ihre goldigen Strahlen küssen die Wellen und umweben sie mit einem Azurgewande, dessen tiefes gesättigtes Blau mit dem Himmel um den Preis der Schönheit ringt. Der Tag ist da! in vollem Glanze erglüht er auf einmal; die Tropen haben keine Dämmerung, und fast unvermittelt wechseln Licht und Nacht.

Der allmählich auffrischende Wind füllt schwellend die Segel; ihr Pyramidenbau steigt mit schneeiger Weiße in die Lüfte und der scharfe Kiel der Fregatte durchschneidet flüchtig die kristallene Flut. Die blauen Wogen spielen tändelnd am blanken Bug, sie spritzen mutwillig ihren Silberschaum hinauf und lassen ihn im Sonnenglanze in Regenbogenfarben schimmern, sie rauschen schmeichelnd an den Seiten, vergebens — die Stolze verschmäht das kindische Spiel. Majestätisch schwebt sie dahin und zieht mitleidlos das breite Kielwasser, an dem die heitern Kinder des Ozeans zerschellen und ihr kurzes Dasein aushauchen.

Der schöne Tag, der wolkenlose Himmel übt seinen Einfluß auch auf die Menschen. Die milde reine Luft hebt die Brust, und überall an Bord strahlen fröhliche, heitere Gesichter. Die durchlebte schwere Zeit ist vergessen und man genießt in vollen Zügen die schöne Gegenwart.

Der Sonnentag ist auch ein Sonntag und den Seeleuten daher doppelt willkommen. Die straffen Zügel der Disziplin werden heute etwas gelockert, und die Freiheit, wenn auch in noch so bescheidenem Maße, winkt verlockend und süß.

Das Deckwaschen ist vollendet, die Freiwache geweckt und das Frühstück eingenommen. Um acht Uhr mit der Flaggenparade steigt unter den Klängen der Nationalhymne der preußische Aar an der Gaffel empor und entfaltet seine Schwingen auf dem weiten Ozean. So bewährt sich der Wahlspruch: „Vom Fels zum Meer" und der Große Kurfürst lächelt freundlich vom Elysium herab, daß die Nachkommen ihre Aufgabe erkannt haben und der brandenburgische Adler nach langer Ruhe abermals auf dem Wasser horstet.

Die Fregatte strahlt im Schmucke ihres Festkleides. Wie das alles blitzt und blinkt im warmen Sonnenscheine! Ist's doch, als wollte das ganze Schiff sich dankbar zeigen für den kostbaren Morgen. Auf den Gesichtern der Mannschaft nimmt man eine gewisse freudige Erregung wahr. Nach langer Zeit steht einmal wieder eine ordentliche Musterung bevor, und solche gründliche Sonntagsmusterung tritt stets als eine Art Ereignis in das einförmige Leben an Bord. Jeder will Ehre dabei einlegen. Dies Gefühl bewegt den ersten Offizier wie den letzten Schiffsjungen, und jeder trägt dazu bei, das Schiff und sich selbst im besten Lichte erscheinen zu lassen. Doch das ist's nicht allein, die Aussicht auf den freien Tag spiegelt sich ebenfalls in den Augen wider und läßt sie fröhlich aufleuchten.

Selbst die „Notierten" fühlen kein schmerzliches Bangen bei dem Gedanken an die bevorstehende Musterung. Sonntags werden keine Strafen verhängt; erst am Montag ereilt sie die rächende Nemesis.

Kadetten und Unteroffiziere laufen geschäftig hin und her, lassen hier schwabbern und dort abwischen, dies fortnehmen und jenes hinstellen. Das Tauwerk wird kunstvoll in Scheiben und Figuren aufgeschossen auf das Deck niedergelegt, die Hängematten werden in ihren Behältern, den Finknetzen oben auf der Verschanzung schnurgrade gestaut, so daß sie wie eine schneeweiße Linie den schwarzen Rumpf der Fregatte besäumen, und der Kadett der Wache läßt zum drittenmale Deck fegen, obwohl man vergebens nach Staub sucht.

In der Batterie ordnen der Feuerwerker und seine Maaten. Die Kanonen strahlen im Glanze ihrer dunkelbraunen Politur, die, mit den Händen aufgetragen, den Geschützbedienungen so manchen Schweißtropfen, der schwarzen Liste so manchen Seufzer gekostet hat, dafür aber auch ihnen bei der Morgentoilette als Spiegel dient und die silberblank geputzten Schloßdeckel noch mehr hebt. Die Sonne wirft ihren Schein durch die Kanonenpforten und spiegelt sich auf den Läufen und Klingen der Gewehre und Säbel, die zu Sternen und Kreisen geformt, Bordwände, Masten und Deck zieren.

Die Köche sind eifrig bestrebt, auch ihr Departement glänzen zu lassen. Die kupfernen Kessel und Töpfe sind mit außergewöhnlicher Sorgfalt geputzt, die Eisenplatten des Kochherdes strahlen von Fett, und das Deck in der Nähe ist durch altes Segeltuch und Matten sorgfältig gegen Kohlenstaub und Schmutz gesichert.

Im Zwischendeck klart der Stabswachtmeister mit den Backschaften. Wehe dem Unglücklichen, dessen Eßgerätschaften nicht spiegelblank sind! Er wird unfehlbar notiert, und die schwarze Liste ist morgen sein sicheres Los.

Tische und Bänke, noch vom gestrigen Tage weiß gescheuert und seitdem nur auf der Rückseite benutzt, werden von ihren Plätzen unter Deck herabgenommen und aufgestellt. Das Eßgeschirr wird symmetrisch darauf geordnet; vielfach ist es noch das vom Schiff gelieferte von Holz und Eisenblech, hier und dort hat sich jedoch schon eine Backsmannschaft zum Luxus von Porzellantellern aufgeschwungen, bei den Unteroffizieren präsentiert sich sogar eine Wachstuchtischdecke und ein neusilberner Aufgebelöffel. Das Regal für das Geschirr an der Bordwand ist mit weißen Gardinen geschmückt, und ein Kanarienvogel, der in schönem Bauer über der Back hängt, schmettert seinen Gesang durch die Räume des Schiffes. Bis jetzt ist er noch das einzige Tierchen seiner Art an Bord, bald aber, wenn das nächste Land erreicht ist, wird er Gesellschaft bekommen, denn die Matrosen sind große Tierfreunde, und in Ermangelung von andern zähmen sie sogar Ratten und geben ihnen ein Asyl in ihrem Kleidersack.

Die herrenlos umherliegenden Kleidungsstücke und sonstigen Gegenstände werden vom Stabswachtmeister, der Schiffspolizei, in einen großen Sack gesteckt. Es sind ebenso viele corpora delicti, die bei der Montagsmusterung gegen ihre Eigner zeugen und ihnen einige schwere Stunden bereiten.

Auch im dritten Deck, in der Wasserlast und in den Vorratsräumen herrscht nicht geringere Thätigkeit, und überall schaffen fleißige Hände.

Die Offiziere erscheinen im Paradeanzuge mit Hut und Säbel auf dem Hinterdeck und gehen leise sprechend an der Leeseite auf und ab.

Jetzt meldet der Posten: „Drei Glas" — halb zehn. Der Tambour schlägt auf einen Wink des wachhabenden Offiziers Appell, und die Mannschaft tritt in Divisionen an ihren betreffenden Seiten an. Niemand bleibt unten; außer den Kranken im Lazarett wird keiner von der Sonntagsmusterung dispensiert.

Die Leute tragen weiße Hemden, blaue Tuchbeinkleider, schwarzseidenes Halstuch und Schuhe. Der mit lackiertem Wachstuch überzogene Hut sitzt keck nach hinten und sein Seidenband, auf dem in goldenen Buchstaben der Name des Schiffes prangt, flattert lustig im Winde. Der blaugestreifte Kragen des Hemdes fällt weit über die Schultern zurück, und der vom Halstuch nur lose zusammengehaltene Schlitz läßt den Nacken und die kräftige Brust frei. Es ist eine kleidsame schöne Uniform, dabei praktisch und den freiesten Gebrauch der Glieder gestattend. Sie sitzt zwar sehr bequem, aber bei aller scheinbaren Nonchalance verliert die Kleidung doch nicht den Charakter der Uniform. Dazu die jugendlich kräftigen Gestalten, das offene freie Wesen, die frischen fröhlichen Gesichter und das intelligente Auge — wahrlich, wir dürfen stolz sein auf unsere seemännische Jugend, sie wird dem deutschen Namen stets Ehre machen!

„Ordnung!" kommandieren die Divisionsoffiziere und halten die Vorinspektion. An Backbord auf dem Hinterdeck ist das Detachement der Seesoldaten aufgestellt. An sie schließen sich nach vorn mit kleinen Zwischenräumen die Divisionen der Seeleute, die der Handwerker und der Schiffsjungen bilden den Schluß. Die

Steuerbordseite des Hinterdecks bleibt frei; sie gehört dem Kapitän und dem wachhabenden Offizier.

Die Deckoffiziere stehen mittschiffs hinter dem Großmast, obenan der Bootsmann, dessen Gesicht durch Inspizierungsfalten auf der Stirn der Feierlichkeit des Augenblicks Rechnung trägt. Wenn er es mit dem Respekt vor dem jetzt die Divisionen nachinspizierenden ersten Offizier vereinbar hält, d. h. wenn dieser nicht in seiner Nähe steht, wirft er Adlerblicke in die Toppen, ob nicht irgendwo ein unglückliches Kabelgarn hängt oder ein Oberbramschoot von Haus ist. Sei es auch nur ein Zoll — er sieht es sicher, und der betreffende Topsgast wird nach der Musterung dafür geruxt, daß ihm der ganze Sonntag vergällt ist.

Kurzspleiß ist an der Fronte hinuntergeschritten, aber sein Auge ist nicht weniger scharf als das des Bootsmanns, und die schmuddeligen Leute werden von ihm auch im dritten Gliede entdeckt, wo sie der Divisionsoffizier hinlänglich verborgen glaubte.

Jetzt meldet der erste Offizier dem Kapitän, daß alles fertig ist; letzterer erscheint, und die eigentliche Inspektion beginnt. Sie erstreckt sich zunächst auf die Mannschaft und das Deck, dann auf die Batterie und die unteren Räume. Der Kapitän sieht auch scharf — es ist merkwürdig, daß die meisten Vorgesetzten besser sehen als die Untergebenen — aber Kurzspleiß ist ein erster Offizier comme il faut, und die ausgezeichnete Ordnung im Schiff gibt nirgends Anlaß zu Tadel. Im Zwischendeck hat irgend ein Schmutzfinke ein Stück Tabak auf das weiße Deck geworfen, aber der Bootsmann setzt mit großer Geistesgegenwart den Fuß darauf, wenn er sich im Innern auch gelobt, den Missethäter auf jeden Fall ausfindig zu machen und dann ein „species facties“ — wie er Thatbericht auf lateinisch übersetzt — einzureichen. Nach seiner Meinung verdient der Verbrecher mindestens zehn Jahre Festung.

Die Inspektion ist zu Ende, die Pfeife des Bootsmanns ertönt als Signal zum Abtreten, und die Mannschaft begibt sich nach vorn. Der Dienst des Königs ist für den heutigen Tag beendet.

Horch! die Glocke schlägt abermals, aber jetzt in einzelnen feierlichen Tönen Sie ruft zu einem andern Dienste, zum Dienste des Königs der Könige.

Das Summen der Stimmen erstirbt, die Sonnensegel werden über dem Hinterdeck ausgespannt, Bänke und Stühle heraufgebracht, und ein Betpult mit der Nationalflagge bedeckt, bildet die Kanzel. Die Mannschaft versammelt sich unter dem Zelte; mit dem letzten verhallenden Glockentone sinkt die Flagge von der Gaffel auf halben Stock, und die Kirchenflagge, weiß mit rotem Kreuz, nimmt ihre Stelle ein.

Unteroffiziere verteilen die Gesangbücher, und der Prediger tritt in seiner Amtstracht vor den Altar. In harmonischen Akkorden steigen die Töne des vom Musikkorps begleiteten Chorals zum wolkenlosen Himmel empor, der sich als lichte Kuppel des mächtigen Tempels wölbt, in dem die kleine Gemeinde jetzt ihre Herzen zum Schöpfer erhebt.

Selten ist wohl ein Gotteshaus so geeignet, die Seelen mit andächtigem Ernst zu erfüllen und für religiöse Andacht empfänglich zu stimmen, wie das zur Kirche

umgeschaffene Deck eines Schiffes. Nirgends tritt dem Menschen das memento mori! deutlicher entgegen als auf dem Meere. Wie ein offenes Grab, das ihn jeden Augenblick zu verschlingen droht, liegt es vor ihm. Stündlich zeigen ihm die Gefahren die Vergänglichkeit des irdischen Lebens und mahnen ihn mit ernstem Rufe, in sich zu gehen und bereit zu sein, vor den Richterstuhl des Höchsten zu treten. Wer könnte dieser Mahnung sein Herz verschließen, wer sie mißverstehen, wo jeder Blick ihre Wahrheit mit unauslöschlichen Zügen bekundet? Selbst der Gottesleugner muß vor der Nichtigkeit seines Irrwahns zurückschrecken bei ihrem Rufe, der in seine Seele dringt. Er muß sich beugen und sie erkennen, die Allmacht Gottes, dessen Odem im Rauschen des Windes ihn umweht, dessen Auge in den Strahlen der Sonne ihn anschaut und dessen mächtige Hand sein schwankendes Schiff über dem Abgrunde der dunklen Tiefe hält.

Wievielmehr und tiefer muß dies aber der Seemann empfinden, der von frühester Jugend auf täglich und stündlich die Nähe Gottes fühlt! Deshalb finden auch die Worte des Predigers fruchtbaren Boden in den Gemütern seiner Zuhörer. Alle sind von der Feierlichkeit der heiligen Handlung tief ergriffen. Kein Nebengedanke zieht sie ab; mit ganzer Seele begehen sie den Gottesdienst, und als der Schlußvers des Chorals verhallt in den Lüften, da zeigt der schweigende Ernst der Versammlung, daß sie mit einem Herzen sich zum Herrn emporgehoben, das ihm wohlgefällt.

Land.



In unsern deutschen Seeromanen, die ihren Klassennamen dem Umstande verdanken, daß nautisch-technische Ausdrücke stets an verkehrten Stellen angebracht sind und einige Manöver beschrieben werden, die dem Seemanne ebenso unverständlich bleiben wie dem Landbewohner, habe ich fast immer gefunden, daß der Verfasser mit Vorliebe und besonderer Ausführlichkeit das Wonnegefühl schildert, das den Seemann bei dem Erblicken des Landes ergreift.

Ist das Schiff auch nur acht Tage in See gewesen, so „fallen sich die rauhen Seeleute laut weinend in die Arme, und die Freude über den aus dem „Mastkorbe" tönenden Ruf: Land! verklärt strahlend die sonnenverbrannten Gesichter der ältesten Matrosen."

Lieber Leser, glaube kein Wort davon; der Verfasser schwatzt dir etwas vor, und er ist nie Seemann, sondern höchstens ein Badegast gewesen.

Im Gegenteil, der Seemann fühlt sich nur ruhig und behaglich, wenn er sich womöglich hundert Meilen von allem fern weiß, was irgend mit Land Ähnlichkeit hat, und er auf fünfhundert Faden mit dem Lot keinen Grund erreicht.

Es ist dies auch ganz natürlich. Kommt das Schiff in die Nähe von Land, so macht dies jedem an Bord, vom Kapitän bis zum letzten Schiffsjungen, den Kopf warm. Der Kapitän hat wegen der Klippen, Untiefen, Strömungen, Nebel u. s. w. weder Tag noch Nacht Ruhe, und man kann sich daher lebhaft vorstellen, daß seine Laune keine rosige ist. Der erste Offizier denkt an die kritischen Augen, welche das Schiff beim Einlaufen in den Hafen mustern, und findet natürlich die ganze Takelage liederlich und die Fregatte sowohl innen wie außen höchst schmutzig. Diese Ansicht bringt ebenso den Bootsmann „zumtal" zum Ver-

zweifeln. Nicht allein die schwarze Liste, sondern die ganze Mannschaft wird zum Scheuern, Waschen und Putzen gepreßt und ihr dadurch das Land gehörig vergällt. Der wachhabende Offizier hat heute merkwürdigerweise sehr schwache Augen und wird bald vom Kapitän daran erinnert, daß die Leute am Ruder schlecht steuern, bald vom ersten Offizier darauf aufmerksam gemacht, daß ein Kabelgarn auf der Großbrasse hängt, so daß auch er die Nähe des Landes verwünscht; und die Kadetten — nun für die Kadetten hat das Land allerdings einen sehr großen Reiz, aber der unglückliche Bordarrest, der ihnen während der Reise zudiktiert wurde, erhält ja leider jetzt erst seine Geltung, und somit ist es nicht zu verwundern, daß auch ihnen die Nähe des Landes verleidet wird und sich „die rauhen Seeleute nicht mit Freudenthränen in die Arme fallen."

Freilich mit den Badegästen ist es etwas anderes. Für sie ist das Leben an Bord gleichbedeutend mit Zwang; sie sind auf dem schwankenden Boden des Schiffes nicht einmal Herr ihrer eigenen körperlichen Bewegungen, Oper, Ballet, ungestörter Schlaf, Kaffee mit Sahne und eine gemütliche Zigarre erscheinen ihnen nur als Traumbilder, und deshalb wirkt der Ruf: „Land" wie ein elektrischer Schlag auf sie.

Zwar sind sie schon seit acht Tagen fast jeden Morgen mit der ersten Dämmerung von diesem oder jenem Offizier oder Kadetten, namentlich von Vogel, aus der Koje geholt, um sich einen blauen Wolkenstreifen als Teneriffa, oder die aufgehende Venus als den Leuchtturm von Santa Cruz zeigen zu lassen, allein trotzdem zieht es sie auch heute wieder mächtig zum Deck und wirklich — diesmal sind sie nicht getäuscht.

Hoch über den ihn umlagernden Wolkenschichten schimmert die Kuppe des berühmten Pico de Teyde. Die Strahlen der Morgensonne spiegeln sich auf seinem schnee- und eisbedeckten Gipfel, der in dem Äther wie ein überirdischer Diamant erglänzt. Die Strahlenbrechung erhebt ihn so hoch über dem Horizonte, daß man sich ihm ganz nahe wähnt, und doch ist das Schiff noch fünfundzwanzig Meilen von ihm entfernt.

Was sind jedoch fünfundzwanzig Meilen für eine schnellfüßige Fregatte wie der „Seestern", noch dazu mit so günstigem Winde, der sie gegenwärtig durch die Fluten treibt! Dr. Salomo, der den Ruf eines gewandten Mathematikers beansprucht, ermittelt aus der Fahrt und dem Kurse, daß der „Seestern" heute abend genau um 6 Uhr 22 Minuten auf der Reede von Santa Cruz Anker werfen wird, wenn er auch nach Vogels Angaben lauter falsche Elemente in seine Rechnung eingeführt hat. Doch „Kombüsenbesteck ist falsches Besteck," sagen die Seeleute, was in das Badegastliche übersetzt etwa soviel heißt, wie: „Der Mensch denkt und Gott lenkt." So auch hier. Kaum ist das Frühstück eingenommen, als der frische Wind abstirbt und bald völlige Windstille eintritt. Willenlos schwankt das Schiff auf den kristallenen Wogen, der Windzeiger hängt schlaff an seiner Stange nieder und der Pik bleibt in gleicher Entfernung am Himmel gefesselt.

Die Heiterkeit macht einer allgemeinen Niedergeschlagenheit Platz, und sehnsüchtig schweifen die Blicke zu dem heißersehnten Ziel, dem man sich so nahe wähnte.

Mit dem steigenden Tagesgestirn wird die durch keinen Luftzug gemilderte Hitze unerträglich. Vergebens wird Schutz unter den Sonnensegeln gesucht; die Luft scheint zu glühen, sie beengt die Brust, und doppelt wird der Wind vermißt. Noch immer strahlt der Gipfel des schneebedeckten Pik im Sonnenglanze, doch der Blick weilt jetzt gern auf ihm, da sein Widerschein ein illusorisches Gefühl der Kühlung auf die erhitzte Atmosphäre niederspiegelt.

Der Nachmittag vergeht, mit bleiernen Füßen langsam schleichend, die Sonne sinkt, doch nicht eine Katzenpfote läuft über das Wasser. Sie entsteigt am andern Morgen der kühlen Flut und noch liegt diese wie ein Spiegel.

Die Grenze der Passatwinde ist noch nicht gänzlich überwunden, und es können immer wochenlange Windstillen eintreten. Welche schreckliche Aussicht für die Badegäste!

Doch Äolus meint es diesmal nicht so böse. Schon am Mittag öffnet er leise seinen Mund, und ein östlicher Hauch kräuselt die Oberfläche des Meeres. Kaum merkbar zieht der Kiel seine Furche, aber mit dem Abend zeigen sich die Umrisse des Piks deutlicher, und auch schon die Kegel der kleineren Vulkane tauchen aus dem Horizonte auf, die sich wie Zwerge zu den Füßen des Riesen lagern.

Es ist ein köstlicher Abend; einer jener Abende, die auf der Grenze der Tropen das Herz und den Geist erheben und erquicken und das Gemüt mit staunender Verwunderung erfüllen.

Die Sonne taucht ihre glühende Scheibe in das Meer und sendet ihre letzten Strahlen zum Zenith empor als Abschiedsgruß des scheidenden Tages. Der Himmel ist klar und durchsichtig, nur im Westen haben sich dunkle Schäferwölkchen geschart, die wie duftige Inseln im tiefblauen Äthermeer schwimmen und, goldig besäumt von der Sonne, neugierig der Scheidenden nachsehen. Allmählich färbt sich der Himmel mit anderen Tinten. Wie der Widerschein einer mächtigen Feuersbrunst strahlt eine glühende Krone in dunkelrotem Glanze am Horizont. An sie reihen sich in gleichen Intervallen bis zum Zenith hinauf gelbe, blaue und grüne Farbenzonen und die ganze westliche Sphäre des Himmelsgewölbes gleicht einem riesenhaften Regenbogen. Fächerförmig durchschneiden tiefblaue Strahlen das prachtvolle Kolorit und vereinigen sich mit ihren Spitzen im Untergangspunkte des gesunkenen Tagesgestirns, während im dunkleren Osten die Planeten und tropischen Sternbilder in lichtem Scheine aufflammen.

Leider ist es dem Auge nur kurze Zeit vergönnt, sich an der wunderbaren Erscheinung zu weiden. In der Nähe der Tropen fehlt das trauliche Zwielicht unserer heimischen Gegenden. Bald verschwimmen die köstlichen Farbentöne, sie erbleichen, und ein gleichmäßiges Graublau, in dem sich jetzt wie durch Zauber die ganze Sternenpracht des Himmels entfaltet, tritt an ihre Stelle.

In schweigendes Schauen versunken vermag sich das Auge von dem wunderbaren Anblicke nicht zu trennen und sucht auch nach seinem Entschwinden das Bild noch zu fesseln. Wie so oft in der zürnenden Natur, offenbart heute der Schöpfer seine Allmacht in lieblich blickender Weise. Lautlos stehen die Menschen, lautlos schaukelt sich die Fregatte auf den Wogen, als fürchte sie die heilige Ruhe

der lauen Tropennacht zu stören. Es ist einer jener Augenblicke, die den Menschen der Erde entrücken, wie ein Strahl aus der ewigen Welt in die dunkelsten Falten seines Herzens dringen und als nie vergessene Erinnerung sein irdisches Leben mit dem Abglanz des Jenseits vergolden.

Doch noch hat heute die Natur den Schatz ihrer Schönheiten nicht erschöpft. Ein anderes wunderbares Bild rollt sie auf, dessen Vorläufer das prachtvolle Gemälde des Abendhimmels war.

Kurz nach Eintritt der Dunkelheit scheint der Tag wieder zu grauen. Der Glanz der Gestirne erblaßt, ein unbestimmter Schein färbt den Horizont und breitet sich am Firmamente aus. Im Anfange kaum merklich, nimmt er schnell an Helligkeit zu, konzentriert sich, formt sich in gestaltenden Grenzen und plötzlich erscheint, in weißlichem Lichte strahlend, in Lanzenform das Zodiakallicht. In schräger Lage erstreckt es sich vom Horizonte bis zum Scheitelpunkte, seine Spitze verkürzt sich bald, bald schießt sie unbegrenzt hinaus in das unendliche All, und ähnlich wie bei dem Nordlichte zucken einzelne Strahlen hoch empor, um ebenso schnell wieder zu verschwinden.

Der Schein hat seinen Höhepunkt erreicht; allmählich erlischt er, und nach einer halben Stunde hat die Nacht wieder ihren dunklen, sternbesäeten Mantel über dem Meere ausgebreitet.

Vergebens hat die Wissenschaft nach einer Erklärung dieser Erscheinung gesucht, doch die Phantasie der Seeleute hat sie gefunden.

Tief unten auf dem Grunde des Ozeans thront Alge, die Seekönigin, in ihrem Schlosse von Korallen mit Bernsteindach. Jeden Morgen sendet sie ihre Diener, die Sonnenfische, aus, um die in die Tiefe dringenden Strahlen der Sonne zu sammeln, mit denen bei den Festen, die sie bei den Tag- und Nachtgleichen den Nymphen gibt, ihr Schloß erleuchtet wird. Allabendlich, wenn die Sonne geschieden, kehren die Diener mit ihrer Bürde zurück. Wenn dann der finstere Südwind, der Hüter des Palastes, die Thore des Behälters öffnet, strahlt der Schein der armen Gefangenen zum Himmel hinauf, und bisweilen gelingt es einzelnen zu entkommen. Dann zucken sie empor mit Blitzesschnelle in die Lüfte, der Sonne nachzueilen, doch vergebens ist ihr Fliehen, zu weit schon ist jene entfernt und nicht mehr zu erreichen. Langsam erbleichend sterben sie und werden von der Nacht zu Grabe getragen.

Der andere Morgen findet alle Bewohner der Kajütte an Deck versammelt; in einer Stunde wird die Fregatte ankern. Die schöne Insel, die insula felix des Altertums, liegt vor ihren Blicken. Aus den Waldungen und Gefilden, welche die Thäler und Abhänge der zahllosen Krater zieren, mit denen die Südseite Teneriffas bedeckt ist, tauchen hier und dort die weißen Häuser von Santa Cruz hervor. Ein hellgrüner Streifen durchsichtigen Wassers umsäumt das von schroffem Gestein starrende gezackte Ufer. Seine dunkeln Felsen steigen jäh aus der Tiefe empor, und die weißschäumende Brandung brüllt ohnmächtig

an den Riesen hinauf, die ihr seit Jahrtausenden trotzen. Üppige Vegetation wuchert auf den Gipfeln und in den Schluchten, und der über Land streifende Wind führt das duftige Aroma eines tropischen Blumenflors auf die Fregatte herüber.

Bald ist der Ankerplatz erreicht; die Bootsmannspfeifen geben schrillende Signale, die helltönende Kommandostimme des ersten Offiziers erschallt, wie durch Zauber schnüren sich die mächtigen Segel unter den Raaen zusammen, die Fregatte schießt in den Wind, ihr Lauf ist gehemmt, und donnernd rasselt der Anker vom Bug in die Tiefe.

Der Kapitän steht schmunzelnd auf dem Hinterdeck, Kurzspleiß lächelt, und über das grimmige Gesicht des Bootsmanns fliegt etwas, das wie ein Freudenstrahl aussieht. Kein Wunder! Das Manöver war aber auch brillant. Das Schiff ist vier Wochen in Dienst, jedoch kein Schoot hat gehakt, keine widerspenstige Raa ist oben hängen geblieben, wie ein Dieb am Galgen, und keine Brasse ist unklar gekommen. Das passiert selten, lieber Leser, und wenn man eine frische Mannschaft an Bord hat, ist's fast ein Wunder zu nennen.

Die schwarze Liste freut sich, und das Antlitz der Kadetten erhellt ein schwacher Hoffnungsschimmer. Es liegen mehrere fremde Kriegsschiffe auf der Reede; sie alle haben das Manöver gesehen und bewundern müssen — da wäre es doch möglich, daß eine mildere Regung das Herz der strengen Vorgesetzten bewegt und das Schuldbuch vernichtet wird.

Von dem spanischen Wachtschiffe kommt ein Boot zur üblichen Bewillkommnung an Bord. Leutnant Bölting hat die Wache und empfängt den betreffenden Offizier mit seiner elegantesten Verbeugung, wird aber von einer solchen Menge Redensarten auf o und io überflutet, daß er ganz bestürzt in seiner Verlegenheit nichts weiter zu antworten weiß, als: „Ich danke Ihnen gehorsamst, Sie sind sehr freundlich." Endlich komplimentiert er ihn zum Kapitän hinunter; doch bisweilen hapert es auch bei den tüchtigsten Kapitänen mit dem Spanischen, und es muß daher ein Dolmetscher gefunden werden. Vogel, der Vielgewandte, muß aushelfen; er gilt an Bord als gründlicher Kenner der spanischen Sprache — natürlich nur infolge seiner eigenen Auslassungen — und der Kapitän läßt ihn kommen.

„Verstehen Sie Spanisch?"

„Zu Befehl, Herr Kapitän!" antwortet der Kadett.

„Dann übersetzen Sie, was der Herr sagt."

Vogel ist im Besitz von vier spanischen Phrasen. Er denkt: „Frechheit, stehe mir bei!" Und er bringt alle vier glücklich an. Die Antworten des Spaniers übersetzt er außergewöhnlich frei, aber mit einer solchen Zungenfertigkeit, daß der Kapitän über die unvermuteten Sprachkenntnisse seines Kadetten ganz erfreut ist. Vogels Aktien steigen, zuerst das glatte Manöver, jetzt das Dolmetschen — wenn nun der Bordarrest nicht geschenkt wird, hat der Kapitän einen Stein statt des Herzens in der Brust.

Der Spanier nimmt Abschied, und Bölting empfiehlt sich ihm auf das liebenswürdigste, diesmal aber in Glacees, von denen er soeben das zweite Dutzend angebrochen.

Nachdem das Quarantäneboot an Bord gewesen und die spanische Flagge vom „Seestern" salutiert ist, hat dieser sich Bürgerrecht erworben, und nach Tische gehen die Boote an Land. Wie geschwind diese heute fertig werden! Nicht ein Badegast läßt auf sich warten, was doch sonst fast regelmäßig geschieht. Freilich, welche Annehmlichkeiten knüpfen sich an die terra firma, wenn man so lange keinen festen Boden unter den Füßen gehabt hat! Die Traumbilder nehmen allmählich eine festere Gestalt an. Theater, Eistorte, Spazierenreiten, Südfrüchte, — das alles sind Lichtpunkte, die bis zur Landung in dunkle Nebel gehüllt, jetzt im hellsten Glanze aufleuchten und zum lockenden Genusse einladen.

Mit strahlenden Augen und klopfendem Herzen betreten die Badegäste die Insel. Verächtlich wird der Fregatte der Rücken gekehrt und im Bewußtsein der wiedergewonnenen Freiheit eine Zigarre angezündet. Sprudelnd vor Heiterkeit und Lust wandert die Gesellschaft der Stadt zu; doch die glühende Hitze und das ungewohnte, aus kleinen spitzen Kieseln bestehende Straßenpflaster setzt schnell einen Dämpfer auf. Das Verlangen nach einem schattigen Ankerplatz wird laut und man sehnt sich nach dem geschützten Hafen einer Konditorei.

Doch jetzt taucht eine Schwierigkeit auf. Der berühmte Spanier Vogel ist an Bord geblieben, weil des Kapitäns Herz wider Erwarten nicht so schnell weich geworden, und leider will keiner der begegnenden Insulaner das Wort conditoria verstehen, obwohl es mit der verschiedensten Accentuation ausgesprochen und von der geistvollsten Mimik begleitet wird.

Der Prediger holt sein bestes Latein aus der Tiefe des Gedächtnisses; Horaz hätte ihn drum beneidet, Zumpt wäre blaß geworden vor Ärger — nein, vor Neid wollte ich sagen, über die eleganten Konstruktionen, allein die Bewohner der glücklichen Insel stehen auf zu niedriger Kulturstufe. Weder der Accusativ cum Infinitiv, noch der Ablativus absolutus beschleunigen das Verständnis, alles gleitet spurlos von den Köpfen der Guanchensprößlinge ab, und selbst daß der Doktor ut mit dem Indikativ konstruiert, hilft nichts.

Da erspähen die Herren endlich ein Schild, das den Namen Café français trägt. Sie sind aus aller Not; hier ist endlich unter all den Larven eine fühlende Brust, denn im Französischen hat man es doch wenigstens bis zu den unregelmäßigen Zeitwörtern gebracht. Das Café wird schleunigst geentert, leider ist aber nichts darin französisch als die Aufschrift des Schildes, aber es gibt doch wenigsten Fruchteis, und das versöhnt bei dreißig Grad Wärme selbst das ärgerlichste Gemüt.

Ich will nicht verraten, wie viel Portionen vertilgt wurden, weil man mich sonst leicht für einen Verleumder halten könnte, und ich will deshalb die Zahl nur mit dem algebraischen Zeichen ∞ andeuten. Aber fidel wurde die Gesellschaft außerordentlich, und als nun wirklich Vogel gegen Abend den Lohn für seine Dienste erhielt und auch einige der andern Kadetten erfuhren, daß der Kapitän keinen Stein in der Brust trug, da war der Jubel groß und das Café français wurde förmlich auf den Kopf gestellt.

Nach Sonnenuntergang wird natürlich die Alameida aufgesucht, wo die ganze schöne Welt von Santa Cruz lustwandelt. Ein Privilegium der Seeleute,

besonders aber der Seeoffiziere, ist die große Leichtigkeit, mit der sie die Schranken der Etikette durchbrechen und sich an fremden Orten einbürgern. Ihre Uniform ist eine Empfehlung, die ihnen ohne weiteres Zutritt zu jeder Gesellschaft gestattet, und Blödigkeit gehört nicht zu ihren Fehlern. Sie wissen, daß ihres Bleibens nicht lange, und müssen, wollen sie überhaupt vom Leben etwas haben, die Gelegenheit auf das beste benutzen. Sie schließen daher viel leichter Bekanntschaften als andere Menschen, und fühlen sich im Augenblicke heimisch. Ihr offenes, gerades Wesen, das sich nicht hinter leeren Anstands- und Höflichkeitsphrasen versteckt, gewinnt; man kommt ihnen mit gleichen Gefühlen überall entgegen, und so wird das Verhältnis bald ein so herzliches, als ob man sich jahrelang gekannt hätte.

So auch hier; die überhaupt geselligen Inselbewohner, welche in ihrer Abgeschlossenheit jeden Besuch vom Festlande mit Freude begrüßen, nähern sich auf das freundlichste. Nach kurzer Zeit haben sich die verschiedenen Familien der einzelnen Herren bemächtigt, es wird in französisch und englisch geradebrecht und gestikuliert, und Vogel bringt seine vier Phrasen überall geschickt an.

Nach dem Spaziergange werden die Gäste mit nach Hause genommen, man amüsiert sich köstlich, drückt sich beim Abschiede herzlich die Hände, und mit den jungen Damen wird in der Geschwindigkeit verabredet, nächstens einen Ball an Bord der Fregatte zu haben.

Diese Verabredung wird aber höchst leichtsinnigerweise von seiten der Offiziere getroffen, denn sie haben einen Hauptfaktor nicht mit in Rechnung gezogen, der ihnen leicht einen Strich durch letztere machen kann. Ein Ball an Bord ist zwar etwas ganz Absonderliches, Reizendes, Schönes und Originelles, und ich darf nach meinen Erfahrungen behaupten, daß jede Dame, die einen solchen mitgemacht, mir darin beistimmen wird; allein leider gibt es erste Offiziere in der Welt, die anders denken und immer erklärte Feinde solcher das ganze Schiff in Aufruhr bringender Festlichkeiten sind. Und nun gar Kurzspleiß, dieser erste Offizier par excellence, der schon am Lande jeder Dame hundert Schritte aus dem Wege geht, wenn sie nicht wenigstens das achtzigste Lebensjahr überschritten hat — er sollte seine Zustimmung zu einem Balle an Bord, zu einem leichtfertigen Tanze auf dem Hinterdeck Sr. Maj. Fregatte „Seestern“ geben? Verblendete Menschen, wie wollt ihr das wohl fertig bringen?

Ein Ball an Bord.



Also doch! rufen die Leser bei der Überschrift aus. Ja wohl! Mit Hinterlist, Ränken und Tücke ist es gelungen, und Kurzspleiß ist endlich einer allgemeinen Verschwörung als Opfer gefallen. Nun früher oder später wird die Nemesis die Missethäter ereilen, denen leider auf Schleichwegen gelang, was sie auf geraden Pfaden nicht zu erzielen vermochten.

„Das fehlte auch noch, Sr. Maj. Hinterdeck durch leichtfertige Polkas und Walzer zu entweihen; ja wenn es noch Backbordseite allein wäre, aber auch das geheiligte Steuerbord — nein, wahrhaftig, der ganze Dienst geht zu Grunde. Und nun wohl gar die schönen blanken Kanonen forträumen und die Politur ruinieren, — Gott bewahre! das ist ja unerhört!“

Einen Augenblick mäßigt sich der Sturmschritt — ein Gedanke blitzt durch den Kopf: „Die schwarze Liste hätte freilich auf Wochen wieder lohnende Beschäftigung“ — doch da braust er wieder hin: „Unmöglich! das schöne Deck und die Kanonen und der Dienst! Nein und abermals nein!“

Armer Kurzspleiß, hättest du ahnen können, daß dieser Entschluß keine vierundzwanzig Stunden vorhalten und sich in das gerade Gegenteil verwandeln würde; hätte dir jemand gesagt, daß zwei Augen dies bewirken sollten, und zwar die schwarzen Augen eines jungen Mädchens, — Himmel! ich hätte es niemand raten wollen, heute auch nur etwas dem Ähnliches anzudeuten.

„Herr Kapitänleutnant möchten die Güte haben, zum Herrn Kapitän hinunterzukommen,“ meldet Kattblock ehrerbietigst.

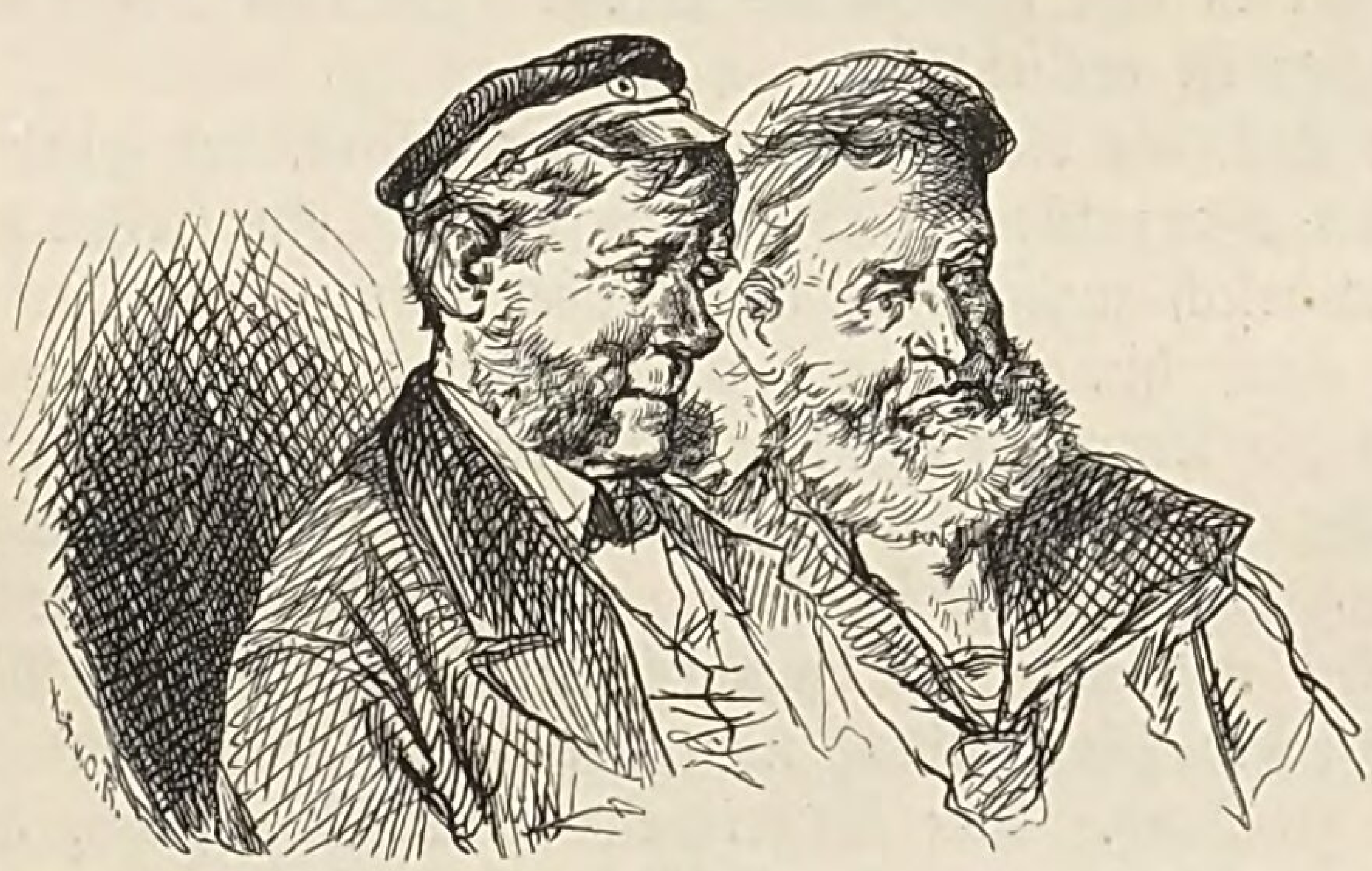
„Lieber Kurzspleiß, ich muß Sie leider um etwas bitten, mit dem ich Sie gern verschont hätte, aber die Umstände zwingen mich dazu. Sie wissen, der Gouverneur gibt morgen unserm Offizierkorps ein offizielles Diner. Seit heute ist mein altes Leberleiden wieder stärker aufgetreten, und der Doktor hat mir strenge Schonung aufgelegt. Da müssen Sie mich schon vertreten, weil es dienstlich ist."

Der erste Offizier sieht den Kapitän erschreckt an; eine trübe Wolke fliegt über sein Gesicht. Diner! Ja, wenn es sich nur um das Essen handelte, aber was für furchtbare Sachen hingen damit zusammen! — Positiv: Unterhaltung in Spanisch — unmöglich; Komparativ: Toaste — Horreur für jeden Seeoffizier; Superlativ: eine Dame zu Tisch führen und stundenlang an ihrer Seite sitzen — vollständige Verzweiflung. Schon der bloße Gedanke macht den armen Kurzspleiß schaudern, aber es ist Dienst, und er verläßt mit stillschweigender Verbeugung die Kajütte des Kapitäns, der ihm lächelnd nachsieht.

Als Vogels Wache zu Ende ist, warnt er die ablösenden Kameraden: „Paßt auf vor Böen, Barometer sehr tief — hundertzwanzig Schritt in der Minute!"

Drei tiefe Falten auf der Stirn des Bootsmannes geben der Stimmung des ersten Offiziers auf dem Vorderdeck Ausdruck. Die Schiffsjungen gehen ihm sorgsam aus dem Wege und flüstern sich zu:

„Es gibt schlecht Wetter; er hat drei Reffe eingesteckt."



Der gefürchtete Moment ist erschienen. In Kurzspleiß' Mienen spricht sich eine wehmütige Resignation aus; er scheint eine Ahnung zu haben, daß dieser Tag für sein Leben verhängnisvoll werden wird. Eine besondere Unruhe hat sich seiner bemächtigt, die er vergebens zu bekämpfen sucht.

„Was er nur hat!" äußert der Bootsmann gegen den alten Schramm, „er ist zumtal verändert. Heute bei der Musterung kein einziger auf die schwarze Liste, und ich gebrauche sie doch so notwendig."

Schramm schüttelt den grauen Kopf. „Hm!" erwidert er, „er muß krank sein!"

Als Kurzspleiß an der Spitze des Offizierkorps das Empfangszimmer des Gouverneurs betritt, flimmert es ihm vor den Augen. Der Boden schwankt unter seinen Füßen, denn da stehen sie alle verkörpert vor ihm — die schweren

Träume der vergangenen Nacht. Eine einzige Uniform, sonst nur weibliches Geschlecht. Wohin er blickt, überall Krinolinen, tanzende Fächer, blitzende Augen, bei deren Kreuzfeuer es ihm siedend heiß wird. Doch das ist nur der Beginn der Tortur. Jetzt geht's an die Vorstellung: Signorita Dolores, Candellaria, Incarnacion, und noch eine ganze Reihe spanischer Kalendernamen — ein volles Dutzend und dazu lauter junge Mädchen, eine immer schöner als die andere, und — Spanierinnen. Um aber den bittern Kelch bis auf die Hefe zu leeren, hört er sich von einer der Damen plötzlich in fließendem Englisch angeredet. Damit ist seine letzte Hoffnung zertrümmert, durch seine Unkenntnis der spanischen Sprache der Unterhaltung überhoben zu sein. Erschreckt blickt er der Sprecherin in die Augen — armer Kurzspleiß, damit ist dein Schicksal besiegelt!

Zwanzig Jahre lang hast du mit Sturm und See gekämpft und bist als Sieger daraus hervorgegangen. Unerschrocken hast du stets der Gefahr ins Auge geschaut und deine Wimpern haben nie gezuckt, wenn der Orkan die Masten wie Rohr bog oder feindliche Geschosse Tod und Verderben um sich sprühten. Die See war deine Heimat, das Schiff dein Haus, dein Glück, dein Stolz. Und nun, welch wunderbares Gefühl beschleicht dein Herz, wie erbebt es unter dem Einflusse jenes strahlenden Blickes! Wie zauberisch klingt der Ton ihrer Stimme und zittert in deinem Innern nach! Eine ungeahnte Welt erschließt sich dir, du hast erkannt, daß es Schöneres auf Erden gibt, als du bisher geglaubt, der Blitz aus zwei dunklen Augen hat es dich gelehrt. — Armer „Seestern"! wie bedaure ich dich! Dein erster Offizier ist verliebt!

Das schöne Deck, die blanken Kanonen, der Dienst, der ganze „Seestern" — alles, alles ist vergessen; für die Ballaktien beginnt eine reißende Hausse. Und wenn es noch natürlich zugegangen wäre; aber nein — der arme Kurzspleiß ist nur das Opfer einer hinterlistigen Intrigue, eines schändlichen Komplottes geworden! Selbst die Krankheit des Kapitäns ist fingiert, auch er hat teil an der Verschwörung, die im Verein mit den Offizieren von den jungen Damen nur angezettelt ist, um den Ball zu stande zu bringen. Es galt, den ersten Offizier an Land zu locken und ihn der dämonischen Macht feuriger Mädchenaugen zu überliefern. Ach! der Plan gelang nur zu gut.

Man geht zu Tisch. Der Gouverneur bittet Kurzspleiß, seine Tochter zu führen — sie ist es, Dolores, die Schönste der Schönen, deren Augen ihn bezaubern. Schon nach wenigen Minuten macht er die Entdeckung, daß junge Mädchen bisweilen doch nicht eine so üble Gesellschaft sind und einem noch viel Schlimmeres passieren kann, als der Tischnachbar eines so reizenden Geschöpfes zu sein.

Dann und wann drängt sich auch das Bild des „Seestern" vor sein geistiges Auge und stört die Unterhaltung. Als er von Bord fuhr, sah er, daß die Großoberbramraa nicht ganz gerade hing, und dies fällt ihm jetzt schwer auf das Herz, aber — da trifft ihn wieder ein Blitz aus den dunklen Augen und nimmt seine ganze Seele gefangen. Das Bild des „Seestern" verblaßt immer mehr und verschwindet endlich ganz. Stück für Stück löst sich die harte Rinde, die ein zwanzigjähriger Kampf mit den Elementen, die strengen Formen des Seedienstes und

eine mißverstandene Auffassung des Lebens um das ursprünglich so gute und warme Herz gelegt. Der Widerschein innerlicher Zufriedenheit verschönt die männlichen Züge des wettergebräunten Gesichtes, das sonst so ernste Auge leuchtet im Glanze eines aufblühenden Glückes, und die Worte fließen ungezwungen und herzlich von den Lippen. Die Macht weiblicher Schönheit und Liebenswürdigkeit hat sich hier wieder bewährt, und triumphierend läßt Dolores ihre Blicke über die Gesellschaft schweifen, die eine so schnelle Wandelung kaum zu begreifen vermag. Der Ball ist gesichert, und die junge Welt schwimmt in Entzücken. Frohsinn und Heiterkeit herrschen überall, und Kurzspleiß droht Vogel im Spanischen Konkurrenz zu machen, — soviel hat er heute gelernt.

„Hasta mañana!“ flüstert ihm eine melodische Stimme zu, als sich die Gesellschaft trennt. Ob ihr der Sieg wohl so leicht geworden? Das Zittern ihrer Hand in der seinigen, die er ihr nach spanischer Sitte zum Abschied reicht, verrät das Gegenteil.

„Hasta mañana!“ — „auf morgen!“ — erwidert er fast unbewußt und wandert träumerisch zum Hafen. Der Gruß klingt so wunderbar in seinem Herzen nach. „Auf morgen!“ sagte sie — und der Ball ist doch erst übermorgen.

Als abends um neun Uhr die Hauptronde gegangen ist, äußert der Bootsmann gegen Schramm:

„Du hast recht, er ist krank: der Lampenwächter ließ die Laterne fallen, so daß ein großer Ölfleck ins Zwischendeck kam, und er hat nichts gesagt.“

Schramm schüttelt schweigend den Kopf, auf der Stirn des Bootsmannes zeigen sich die drei Falten, er seufzt: „Und ich brauche so notwendig schwarze Liste!“

Mürrisch sucht er seine Koje auf.

Am andern Tage herrscht ein überaus geschäftiges und bewegtes Leben an Bord. Alles schwirrt und fliegt durcheinander, und der ganze „Seestern“ scheint auf den Kopf gestellt. Überall lachende und fröhliche Gesichter und lustige Scherzreden.

Nur der Bootsmann ist ernster denn je. Er fährt nun zwanzig Jahre mit Kurzspleiß zur See; er ist sein Bursche gewesen, als jener noch Kadett war, er ist ihm, wie ein treuer Hund, von Schiff zu Schiff gefolgt, er glaubt ihn in- und auswendig zu kennen — aber heute wird er vollständig an ihm irre. Keine Musterung, keine schwarze Liste, kein Exerzitium — sondern nur Vorbereitungen zu einem wirklichen Balle auf Sr. Majestät Hinterdeck — und der erste Offizier offenbar als einer der am meisten dabei Interessierten mitten dazwischen! Ein wehmütig schmerzlicher Zug, der in klassisches Latein übersetzt etwa: „Et tu Kurzspleisse!“ gelautet haben würde, lagert auf seinem Gesichte, und er nimmt mit dumpfer Resignation die Befehle seines so traurig verwandelten Vorgesetzten entgegen.

Und nun geht's an die Ausführung. Sämtliche Geschütze des Hinterdecks werden nach vorn gebracht und dadurch ein freier Raum von gewaltigen Dimensionen geschaffen. Die hoch darüber ausgespannten Sonnensegel dienen als

Schirmdach des improvisierten Ballsaals, zu dessen Ausschmückung der reiche Flaggenschmuck des Schiffes benutzt wird. Mit gewähltem Geschmack und symmetrischer Farbenstellung bilden die geschickten Hände der Seeleute aus ihm Vorhänge, Draperien und Festons. Das Gangspill gibt den Unterbau für eine Pyramide von blitzenden Waffen her, und von der Decke des Sonnenzeltes schweben Kronleuchter herab, die kunstvoll aus Bajonetten hergestellt sind.

So entsteht aus dem vereinigten Wirken bald ein prachtvoller Salon, der in seiner Originalität und seinem blendenden Farbenschmuck namentlich bei Beleuchtung einen feenhaften Eindruck macht. Mit unermüdlichem Eifer hat Kurzspleiß alles selbst angeordnet und überwacht und dabei einen Geschmack und Schönheitssinn entwickelt, der wahrhaft überraschend ist.

Doch wie auch der schnell wieder genesene Kapitän ihm darüber Elogen macht, der erste Offizier selbst ist mit seinem Werke noch nicht zufrieden. Es fehlt noch etwas Wesentliches — Blumen und Sträucher zur Herstellung einer künstlichen Laube um ein Bassin, aus dem eine Fontäne hervorspringen und eine erfrischende Kühle verbreiten soll. Der Kapitän findet die Idee zwar sehr schön und genial, vermag aber noch nicht einzusehen, wie sie zur Ausführung gelangen soll. Doch Kurzspleiß entwickelt sie ihm bald sehr klar.

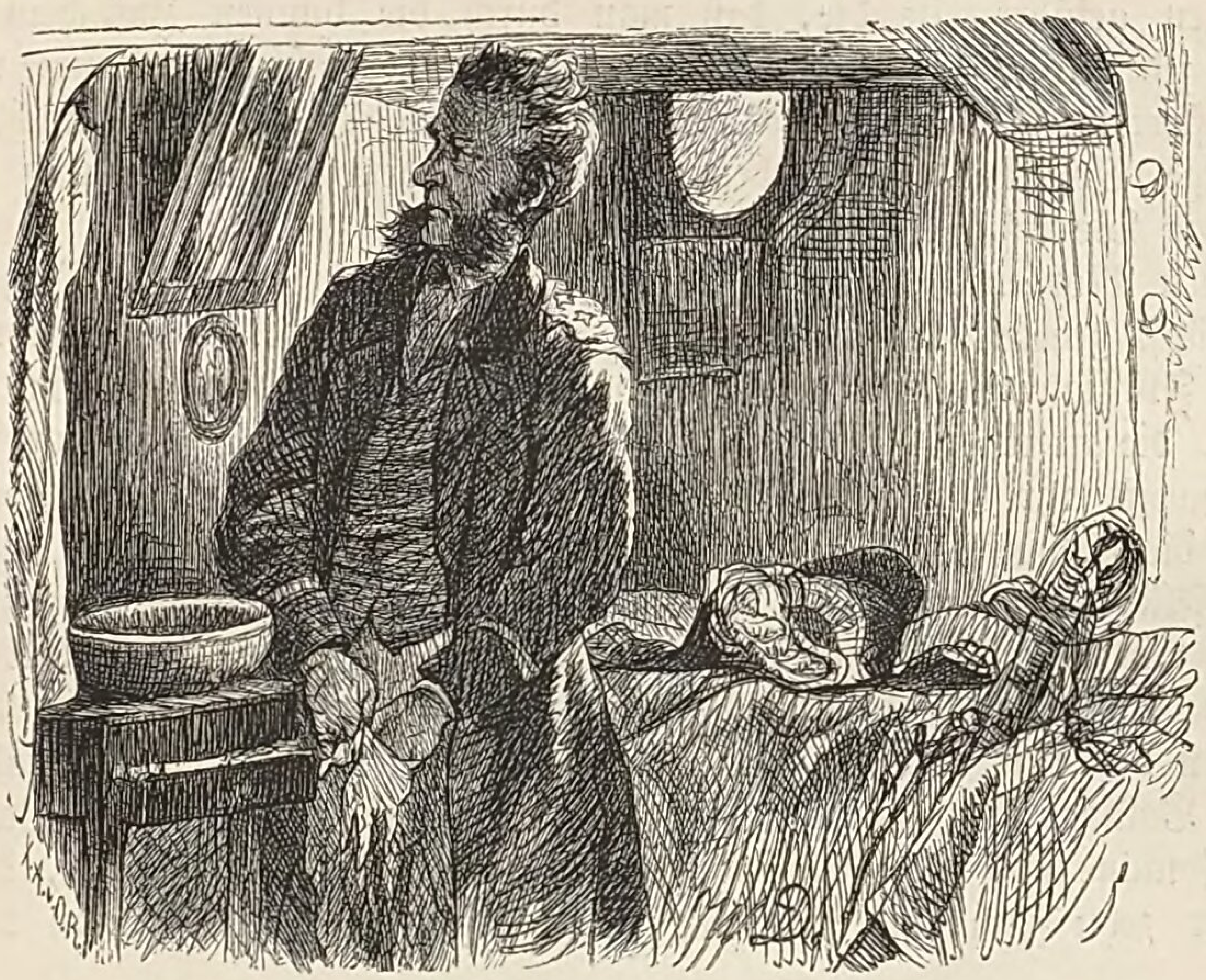
Eine große Deckwaschbalje, deren ursprüngliche Bestimmung natürlich durch Blumen zu verdecken ist, wird über der kleinen Luke aufgestellt, die hinten vom Oberdeck in die Kajütte des Kapitäns führt. Dann wird der Schlauch der großen im Zwischendeck plazierten Feuerspritze außenbords herum, in ein Fenster der Kajütte wieder hineingeführt und durch den Boden der Balje geleitet, wo das eingeschraubte Spritzenrohr als Fontaine wirken soll. Die schwarze Liste pumpt, und so ist das Angenehme mit dem Nützlichen vereint.

Doch die Hauptsache sind Blumen, und sie müssen notwendig beschafft werden. In der Stadt gibt es zwar keine Gärten, — aber glücklicherweise erinnert sich Kurzspleiß, gestern auf dem Vorhofe des Gouvernementsgebäudes eine reiche Orangerie in Töpfen bemerkt zu haben, und hält es daher für das angemessenste, selbst an Land zu fahren und um diese zu bitten. Dem Kapitän gefällt der Vorschlag sehr gut, und er bietet Kurzspleiß seine Gig an, damit er schneller hinkommt.

Als der Bootsmann den ersten Offizier an Land fahren sieht, glaubt er kaum seinen Augen zu trauen. Das geht wahrhaftig nicht mit rechten Dingen zu. Sonst ist er, so lange das Schiff in Dienst war, nie an Land gegangen, und jetzt zwei Tage nach einander, — heute sogar mit weißen Glacees, — Bölting, du bist glänzend gerächt!

Leider bin ich nicht Zeuge von dem gewesen, was im Hause des Gouverneurs verhandelt wurde, und kann deshalb nichts darüber verraten. Nur soviel weiß ich. Die Gig kam sehr spät an Bord zurück. Kurzspleiß hatte in Gesellschaft von Fräulein Dolores über eine Stunde lang die betreffenden Orangeriebäume ausgesucht. Auch soll beim Abschiede ihre Hand in der seinigen weniger gezittert, dagegen das „Hasta mañana!“ sehr freudig geklungen haben und von einem bezaubernden Lächeln begleitet gewesen sein. Doch letzteres hat Vogel mir erzählt, und ich will deshalb nicht darauf schwören.

Der Balltag bricht endlich an und findet bald sämtliche Offizier- und Kadettenburschen in angstrengtester vielseitiger Thätigkeit. Fracks werden gereinigt, Säbel geputzt, Handschuhe geweitet und gekreidet, weiße Westen geborgt und der Filz an den abgeschabten Stellen der Hüte neu aufgekratzt. Der Schreiber, ein früherer Apotheker, ist eine sehr gesuchte Persönlichkeit; man traut ihm allerlei wohlriechende Toilettenkünste, wie Pomade ꝛc. zu.



Bölting hat schon am Abend vorher in seiner Kammer eine lange Konferenz mit ihm gehabt und ist dadurch in den Besitz eines längstersehnten Geheimnisses gekommen. Der Schreiber hat semmelblondes Haar, aber sein kleiner Schnurrbart zeigt stets das prachtvollste Kastanienbraun, das den Neid des „schönen Adolf" erweckt, bei dessen impertinenter Bartfärbung der Bleikamm nur höchst zweifelhafte Wirkung ausübt, während sie nach einem andern Versuche sogar grün wurde.

Jetzt hat er das Geheimmittel erfahren. Pulverisierter Kalk und Bleiglätte werden zu gleichen Teilen mit Wasser zu einer weichen Salbe gemischt und der Bart damit bestrichen. Man läßt die Salbe drei bis vier Stunden darauf sitzen, bis sie ganz trocken ist und reibt sie dann mit den Fingern aus. Das ausgebürstete Haar wird dadurch unfehlbar schön braun gefärbt. Die ätzende Salbe darf jedoch nicht mit der Haut in Berührung kommen, warnt der Schreiber, und muß unter allen Umständen trocken zerrieben werden, weil Anwendung von Wasser sie zäh wie Leim macht. Bölting verspricht sich alles genau zu merken und beschließt, da er die Vormittagswache hat, das Experiment in den Stunden von zwölf bis drei Uhr vorzunehmen, damit er, wenn um fünf Uhr die Gesellschaft anlangt, als

vollendeter Adonis hervortreten kann. Der Schreiber verspricht die Salbe gegen elf Uhr in die Kammer zu setzen und gelobt tiefes Stillschweigen. In Gedanken an die bevorstehenden Eroberungen vergeht Bölting die Wache sehr schnell. Armer Adolf, wer dir gesagt hätte, daß du nichts von dem Balle haben, sondern mit zerrissenem Gemüte kummervoll in deiner Kammer sitzen würdest, während über deinem Kopfe nur Lust und Frohsinn herrschte!

Eine sehr schlechte Einrichtung an Bord der Schiffe, die schon oft zu Inkonveniенzen geführt, ist die, daß man durch die dünnen Zwischenwände der Kammern jedes Wort verstehen kann, was in dem benachbarten Raume nicht ganz leise geflüstert wird. So will es Böltings böses Schicksal denn auch, daß der nichtsnutzige Vogel in der nebenanliegenden Kadettenmesse sitzt und die ganze Unterredung Wort für Wort mit anhört.

Andern Morgens, kurz bevor der „schöne Adolf" von der Wache abgelöst wird, schlüpft geheimnisvoll eine Gestalt in seine Kammer. Aus einem mit verdächtiger Flüssigkeit angefüllten Fläschchen gießt sie etwas in eine weißliche Mischung, die in einer Tasse auf dem Pulte steht, und rührt sie sorgfältig um. Dann schweift ihr Auge prüfend in der Kammer umher. Ha! da ist das Gesuchte, die Schwefelholzdose. Der Deckel fliegt herab, zwei mit jener verräterischen Flüssigkeit befeuchtete Finger fahren über die Köpfe der Zündhölzer. Die Dose wird sorgfältig an ihren Platz zurückgestellt, und die Gestalt des Verbrechers verschwindet ebenso geräuschlos, wie sie gekommen.

Gegen drei Uhr hält Kurzspleiß noch einmal Revue und Generalprobe ab.

Der Ballsaal ist prachtvoll, doch das Gelungenste unstreitig die Baumgruppe um die Fontäne und diese selbst. Die schwarze Liste pumpt Probe, der Strahl steigt über zehn Fuß und fällt als feiner kühlender Staubregen in das Bassin zurück.

Allmählich erscheinen die Offiziere in Balltoilette auf dem Oberdeck, nur Vogel hält sich merkwürdigerweise und scheinbar unmotiviert in der Batterie und zwar in der Nähe des Deckglases auf, das Böltings Kammer erhellt. Raffinierter Bösewicht, dein schwarzer Plan gelingt nur zu gut!

Bölting hat den lockigen, dichten Bart sorgsam eingesalbt. Nach dreistündiger Zurückgezogenheit in seiner Kammer, die er durch schöne Bilder der nächsten Zukunft versüßt, hält er es an der Zeit, die getrocknete Salbe auszureiben. Hilf Himmel! sie sitzt fest wie Kitt. Nun, sie muß noch trocknen. Eine halbe Stunde vergeht, da schlägt die Uhr vier. Das Reiben beginnt von neuem, aber leider wieder ohne allen Erfolg. Vogels Leimwasser thut seine Dienste. Auf einmal wird es stockfinster in der Kammer — Vogels Fuß ruht auf dem Deckglase. Vergebens klopft Bölting verzweiflungsvoll mit dem Stiefelknecht gegen das Deck, der malitiöse Fuß weicht nicht. Bölting greift nach den Schwefelhölzern, um Licht anzuzünden — umsonst; Stück für Stück versagt. Er öffnet die Kammerthür ein wenig und ruft krampfhaft nach seinem Burschen — aber der Bursche ist von Vogel im Auftrage des ersten Offiziers ans Land geschickt, um ein in Bestellung gegebenes Blumenboukett zu holen. Jetzt endlich verläßt der Fuß das Glas, aber nach einigen Minuten kehrt er wieder darauf zurück. Die Tortur

wächst immer mehr. Drei Trommelwirbel und die Klänge der spanischen Nationalhymne verkünden die Ankunft des Gouverneurs und seiner Damen — — und Bölting sitzt noch immer mit dem geleimten Barte in der Kammer. Endlich kommt auch der Bursche wieder, es werden frische Schwefelhölzer geholt, aber der Spiegel, der so treue Freund, bestätigt nur die schreckliche Wahrheit. Wo die infame Salbe von dem Haar abgeht, ist dasselbe zwar wunderschön braun, aber zu drei Vierteilen geht sie nicht ab, das ist ja gerade das Traurige. Adieu, du schöner Ball! Armer Bölting! Thränen der Wut treten ihm ins Auge, aber was hilft es, die Eitelkeit erhält ihre Strafe. Ein plötzliches Unwohlsein soll als Entschuldigung dienen, als jedoch Dr. Salomo helfend einschreiten will, wird er vor verschlossener Thür schnöde abgewiesen. Gott weiß, wie es zugeht, aber nach einer halben Stunde kennt das ganze Schiff den wahren Sachverhalt.

Armer Adolf! Die Lehre war bitter, aber heilsam. Sie hat dich tief verletzt, aber dich auch von einem unmännlichen Fehler befreit. Daß du jetzt ein tüchtiger Offizier geworden und allgemein geachtet bist, verdankst du jener Salbe und Vogels Malice.

Der Ball war glänzend. Alles, was junge Damen und Herren sich Schönes und Gutes von einem solchen Feste versprechen können, sah ihr Herz erfüllt. Trotz des gebrochenen Spanisch, das mit Hilfe der Wörterbücher, die jeder Offizier unter dem Arme trug, die Unterhaltung vermittelte, gab es eine ganze Reihe gebrochener Herzen, denn ungestraft sieht kein Deutscher in die Augen einer schönen Spanierin. Und schön sind die Damen von Teneriffa — es gibt dort überhaupt keine häßliche — schön wie die Houris; ob aber auch so gut, so lieb und treu wie unsere deutschen Mädchen — ich glaube nicht.

Der Kapitän eröffnet mit der Gemahlin des Gouverneurs den Ball.

Kurzspleiß folgt mit Fräulein Dolores.

Dem Bootsmann, der an Backbord durch die Flaggenvorhänge schaut, stehen bei dem Anblick die Haare zu Berge. Sein erster Offizier tanzt! Aus „zumtaler“ Verzweiflung geht er mit Schramm in seine Kammer. Beide lassen sich während des ganzen Balles nicht mehr an Deck sehen, sondern ertränken schweigend ihren Kummer in einem Glase „Groch“, der nicht zu stark von Wasser ist.

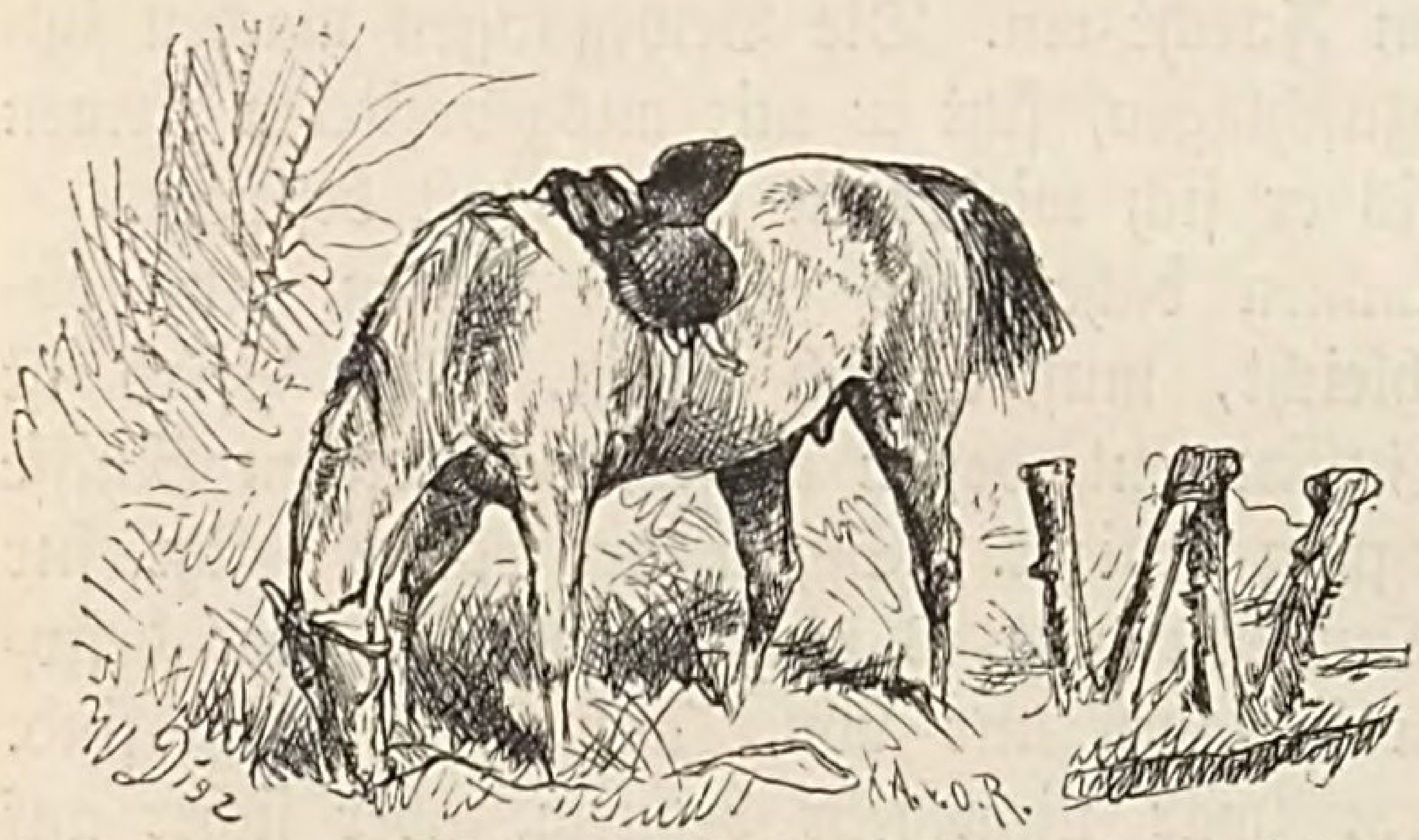
Das Fest dauert bis tief in die Nacht. Den ersten Offizier sieht man sehr oft in der Nähe der Fontäne neben Fräulein Dolores sitzen. Diese wird offenbar durch das Tanzen sehr echauffiert und schlägt deshalb verschiedene Engagements aus. Sonst scheint sie sich jedoch außerordentlich wohl zu befinden und auch von Kurzspleiß' Unterhaltung sehr befriedigt zu sein. Diese wird meistenteils in englischer Sprache geführt, doch scheint Kurzspleiß auch Fortschritte im Spanischen zu machen; denn Vogel versichert mich, er habe beim Vorbeitanzen ganz deutlich die Worte Carissima Dolores vernommen, und da nur der erste Offizier neben der Dame gestanden, so müsse er sie notwendig gesprochen haben.

Als der Gouverneur endlich aufbricht, zeigen die betrübten Mienen aller Gäste, wie ungern man sich von einander trennt; doch es ist ja das traurige

Schicksal des Seemanns, immer dann fort zu müssen, wenn er beginnt sich wohl zu fühlen.

Am andern Morgen mit Tagesanbruch wird das Oberdeck abgeräumt. Wasser, Sand und Steine vertilgen die letzten Spuren des schönen Festes, und zur Musterungszeit hat der „Seestern“ wieder sein ernst kriegerisches Aussehen gewonnen. Der Dienst geht seinen alten Gang, die Routine tritt wieder in ihr Recht, und nichts erinnert mehr an den gestrigen bedeutungsvollen Abend. Nichts? Doch etwas! Bei der Musterung verkündet Kurzspleiß Amnestie für die gesamte schwarze Liste. Der Bootsmann wird schwindelig und findet seinen ersten Offizier unbegreiflich. Ich aber, geneigte Leserinnen, fand es sehr begreiflich und habe es ihm oft nachgemacht, wenn Freude mein Herz bewegte oder ein langersehnter Brief aus der Heimat gute Nachricht brachte. Es ist gar zu schön, andere glücklich zu machen.

Marinekavallerie.



Wer hätte wohl längere Zeit in Teneriffa verweilt, ohne seinem berühmten Pik einen Besuch zu machen? jenem gigantischen Wahrzeichen, das die Natur einst unter welterschütternden Zuckungen aus der Tiefe des Ozeans bis an den Saum der Wolken hob, durch welches jahrtausendelang die überkochende Masse des flüssigen Erdkerns sich zischend und brausend in das Meer ergoß, das aber schon seit Jahrhunderten schweigend ruht und einer üppigen Vegetation gestattet hat, in ungestörter Arbeit bis zur Grenze des ewigen Schnees einen grünenden Teppich um sein zerklüftetes Äußere zu weben!

Ein stummer Zeuge urweltlicher Umwälzungen steht er da, der gewaltige Berg, ein Symbol der Allmacht, vor der der Mensch demütig sein Haupt neigt, eines der großen Rätsel der Schöpfung, das wir vergebens zu lösen, aber wenigstens, wenn sich Gelegenheit bietet, aus nächster Nähe zu betrachten suchen.

Naturforscher, Touristen par excellence, gelegentliche Besucher der Insel — alles drängt zum Pik, wär's auch nur, um sagen zu können: „Ich war oben."

Es kann deshalb nicht Wunder nehmen, daß das Pikfieber auch unsere Freunde vom „Seestern" erfaßt und daß mit praktischer Schnelligkeit der Plan einer Besteigung ins Werk gesetzt wird.

„O weh!" höre ich verschiedene Leser seufzen, „jetzt wird uns wieder eine Pikreise aufgetischt."

Leider haben Sie recht, Verehrte, indessen, wenn ich zu den Hunderten bereits existierender Beschreibungen noch eine füge, so hoffe ich wenigstens einen neuen Gesichtspunkt zu eröffnen, den selbst Humboldt unerwähnt ließ, — Marinekavallerie.

Die Reisegesellschaft besteht etwa aus zehn Personen, Seeoffizieren, Badegästen und Kadetten, der unvermeidliche Vogel als hervorragender Spanier natürlich unter ihnen. Der arme Bölting hat renonciert, die Bartgeschichte ist noch in zu frischem Andenken, und Kurzspleiß — nun er kann wohl abends mit dem Kapitän einige Stunden zum Gouverneur gehen, aber zwei bis drei Tage vom Schiffe fort, wo bliebe da der Dienst!

Dr. Salomo arrangiert die Partie, und Vogel ist sein Adjutant, da die Insulaner doch nicht so klassisch gebildet sind, um das Latein des Doktors zu verstehen.

Anfänglich will dieser Wagen nehmen, stößt aber bei der seemännischen Majorität auf so entschiedene Opposition, daß er den Gedanken aufgeben muß.

In einem geschlossenen Wagen zu sitzen, ist dem Seemanne ein schrecklicher Gedanke, es beengt ihn und flößt ihm Furcht ein. Die Bewegungen machen ihn seekrank, in beständiger Besorgnis umzuschlagen, sitzt er mit ausgebreiteten Armen und hat keinen ruhigen Augenblick, bis er sich wieder in freier Luft befindet.

Mit Ausnahme des Doktors stimmen daher alle für das Reiten, und obwohl diesen eine trübe Ahnung beschleicht, muß er sich fügen. Das Pferd ist nämlich für den Seemann dasjenige Instrument, dessen er sich nach einem Schiffe oder Boote am liebsten zur Fortbewegung bedient. Schon der Name besitzt für ihn etwas Heimisches. Wagen und Kutschen gibt es nicht an Bord, aber destomehr Pferde an den Raaen, wenn sie auch nur von Tauwerk gefertigt sind. Wie oft hat er bei Nacht und Sturm zwar nicht sehr bequem, aber sicher auf ihnen geritten!

Am liebsten nimmt er hartmäulige Tiere, bei denen er tüchtig an den Brassen reißen kann, hauptsächlich fühlt er sich aber auf einem Pferde wohl, weil er sich in freier Luft befindet und um sich schauen kann.

Am nächsten Morgen stehen die Rosse und Maultiere bereit. Ihr Aussehen beruhigt den Doktor sehr; allem Anschein nach sind sie keine Durchgänger, die herabhängenden Ohren, das schläfrige Auge und die durchscheinenden Rippen sprechen für eine lammfromme Gesinnung.

Unter Benutzung von Ecksteinen und Treppen gelingt das Aufsitzen, und die Gesellschaft begibt sich unter Führung der nebenherlaufenden Treiber auf den Weg. In Ermangelung von Sporen hat sich jeder mit einer kecken Reitgerte bewaffnet, und Vogel an der seinigen noch eine scharfe Spitze angebracht, — der Schelm, er hat schon wieder Streiche im Kopf. Als die Hufe auf dem Straßenpflaster ertönen, öffnen sich die Fensterschalter, und neugierige, schwarze Augen blitzen aus den Mantillen hervor. Welcher Reiter besäße unter solchen Umständen nicht die verzeihliche Eitelkeit, ein wenig mit dem Pferde zu kokettieren! Es will nur nicht recht gehen, die Tiere sind zu fromm. Doch seht! der Doktor, hinter dem Vogel reitet, bekommt es fertig. Das Pferd wird plötzlich lebendig, schlägt hinten und vorn aus, steigt kerzengerade in die Höhe und scheint auf den Hinterbeinen gehen zu wollen. Der arme Doktor wird leichenblaß: als der Sattelknopf nicht mehr ausreicht, umklammert er krampfhaft den Hals seines Tieres und erwartet mit geschlossenen Augen sein Schicksal. Seine bangen Ahnungen beginnen sich

bereits zu erfüllen, und doch ist er sich bewußt, dem Pferde keinerlei Anlaß zu solchen Tollheiten gegeben zu haben. Einer der Treiber reißt endlich das Tier am Kopf nieder, und da Vogel inzwischen bei Seite geritten ist und es dessen Stachel nicht mehr fühlt, läßt es sich auch bald beruhigen. Der Doktor wischt sich den Angstschweiß ab: einen Augenblick denkt er daran, zurückzubleiben, aber die Blamage wäre doch zu groß, und mit stoischem Gleichmute nimmt er sogar die Neckereien der Kameraden hin.

Das nächste Ziel ist Laguna, die ehemalige Hauptstadt der Insel, etwa $1^1/_2$ Meilen von Santa Cruz entfernt und 1700 Fuß über der Meeresfläche gelegen. Der an schroffen Abhängen und Schluchten vorbeiführende und steil ansteigende Weg verbietet jedes schnellere als Schrittreiten, ein Glück für den Doktor und einige andere Sonntagsreiter, obwohl ihre Pferde noch öfter sehr unruhig werden, sobald Vogel in ihrer Nähe erscheint.

Die Sonne steht schon ziemlich hoch, als die Reisenden die Stadt erreichen, deren öde grasbewachsene Straßen und verfallene Gebäude einen tristen Eindruck machen. Nach langem Suchen finden sie endlich einen Gasthof, fordern jedoch vergebens ein Frühstück. Sie kennen die spanischen Posadas noch nicht genug, um zu wissen, daß man die Mahlzeit, die man dort einzunehmen beabsichtigt, vierundzwanzig Stunden vorher bestellen muß. Ein halbes Dutzend Wassermelonen ist die einzige aufzutreibende Erfrischung — schlechte Aussichten für eine dreitägige Tour! Doch Orotava mit seinen paradiesischen Gärten und der Aussicht auf ein französisches Hotel winkt, nach kurzer Rast wird wieder aufgebrochen.

Bald ist das traurige Laguna im Rücken, und die Gesellschaft gelangt auf das hinter ihm gelegene Plateau, von wo die Straße ebener wird und ein schnelleres Fortkommen gestattet.

Die sich hier bietende wundervolle Aussicht bewegt die Reisenden einen Augenblick Halt zu machen und ihre Augen an dem Panorama zu weiden, das sich vor ihnen ausbreitet. Laguna mit seinen grauen verwitterten Gebäuden, aus deren Mitte die ehrwürdige Kathedrale emporragt, liegt zu ihren Füßen. Es macht aus der Ferne nicht mehr den Eindruck der Öde und des Ruins einstiger Größe. Umgeben von lachendem Grün üppiger Gefilde, erhöht es nur den landschaftlichen Reiz durch den Kontrast; das Auge ruht wohlgefällig auf seinen dunkeln Häusermassen, und die melancholischen Töne der zur Messe rufenden Klosterglocken, welche der milde Wind heraufträgt, stimmen die Gemüter nur noch empfänglicher für die Schönheiten des Bildes. Das goldige Gelb der in reicher Fülle wogenden Weizen- und Maisfelder wechselt mit dem dunklen Grün der zur Kochenillezucht dienenden Kaktuspflanzungen. Hecken von wilden Rosen friedigen die Gefilde ein, und ihre blaßroten Blüten bedecken wie ein Teppich das Gesträuch.

Von drei Seiten durch groteske Felsmassen umschlossen, öffnet sich das liebliche Thal auf das Meer, an dessen fernem Horizonte die Insel Gran Canaria sich erhebt, übergossen von dem bläulichen Dufte der tropischen Atmosphäre. Auf der nach Santa Cruz führenden Straße steigen in langsamem Zickzackgange schwerbeladene Kamele und Maultiere herauf, deren phantastisch gekleidete Führer auf einer Rohrpfeife das Ohr ihrer musikliebenden Tiere ergötzen. An den Abhängen

der Berge klettern wagehalsige Ziegen und suchen in gefährlichen Sprüngen eine wohlschmeckende Pflanze zu erhaschen, während der Hirt, auf einer vorspringenden Klippe stehend, sie bewacht. Ein hoher, spitzer Hut von braunem Filz deckt den mit reicher Fülle schwarzen Haares geschmückten Kopf; ein kunstlos von weißem Wollzeuge gearbeiteter Mantel umschließt die sehnigen Glieder, und gestützt auf den langen Hirtenstab, schaut er sinnend auf das romantische Thal zu seinen Füßen, das er selten oder nie betreten hat.

Die Berge sind seine Heimat, die Tiere seine Gespielen in der Kindheit, seine Gefährten im späteren Alter. In einer Höhle, welche einst seine Voreltern, die Guanchen, in die Felsen gruben, hat er das Licht der Welt erblickt. Sie dient ihm als Wohnung, wenn er sich selbst einen Herd gründet, in ihrer Nähe wird einst sein Grab sein. In halbwildem Zustande aufgewachsen kennt er kaum die Bedürfnisse der Zivilisation. Seine Herden geben ihm Nahrung und Kleidung, und er sehnt sich nicht nach andern Genüssen, als seine Berge ihm bieten.

Zur Linken erhebt sich eine Kette von spitzen Felskegeln. An ihrer gleichmäßigen Form, an ihren schwarzen ausgebrannten Kratern, die wie drohende Schlünde sich öffnen, kennzeichnen sich die Vulkane. Es dringt keine Rauchsäule aus ihnen, ihre Ränder sind von Euphorbien und baumartigen Ericeen bekränzt, das unterirdische Feuer im Innern ruht seit langer Zeit, aber die Bewohner der Insel werden von Zeit zu Zeit durch Erderschütterungen daran erinnert, daß das Feuer nicht ganz erloschen ist und sie auf unterminiertem Boden stehen.

Im Westen ragt der Pik klar und unverhüllt in den wolkenlosen Äther empor. Sein Fuß prangt im schönsten Smaragd eines üppigen Baumwuchses: ein graugelber Streifen bezeichnet die Grenze der Vegetation, während ein blendender Schneegürtel den Gipfel umlagert und im Lichte der reflektierten Sonne weithin wie ein strahlendes Meteor erglänzt.

In der Ferne auf dem tiefblauen Ozean schimmern die weißen Segel vorüberfahrender Schiffe, die wie leuchtende Punkte am Horizonte schwimmen, und in der nahen Umgebung des Hafens von Santa Cruz schaukeln sich Hunderte von Fischerbooten auf dem hellgrünen Meeresstreifen, der wie ein Kranz die Inseln umgibt und die geringere Wassertiefe bezeichnet.

Über dem ganzen Gemälde lagert eine tiefe, sonntägliche Ruhe. Der Himmel leuchtet im schönsten Azur, die Sonne wirft ihre erwärmenden Strahlen auf die frischsprossende Natur, und ein milder Lufthauch führt aus dem Thale aromatische Düfte zu den Höhen empor, auf denen unsere Reisenden, in stilles Schauen versunken, das wunderbare Schauspiel genießen.

Doch plötzlich wird ihre idyllische Andacht unterbrochen. Ein höchst unerwartetes Intermezzo lenkt die Aufmerksamkeit von dem Naturgemälde ab und in weit höherem Grad auf ihre eigenen werten Persönlichkeiten.

Außer dem Pferde des Doktors hat sich schon während des ganzen Rittes namentlich das Maultier des Leutnant Bohr auf eine auffallende Weise benommen und seinem Reiter nicht wenig Sorge gemacht. Er hat bald die Steuerbord-, bald die Backbordbrasse scharf an den Wind geholt, um sein Fahrzeug besser zu steuern und auf dem richtigen Kurse zu halten, allein das hat bei dem

störrischen Tiere wenig geholfen. Es treibt stets Allotria, geht seitwärts, wenn es voraus soll, schlägt hinten und vorn aus, wenn es Vogels Schimmel in Sicht bekommt, scheuert seinen Reiter gegen jeden Baumstamm und jede Mauer, die sich irgend in der Nähe befindet und bringt den schweißtriefenden Bohr, der mit Taupferden besser als mit vierbeinigen umzugehen versteht, fast zur Verzweiflung. Nachdem es bei dem allgemeinen Halt seinem Herrn eine kurze Ruhe gegönnt, so daß dessen Aufmerksamkeit nicht ungeteilt ihm zugewandt sein muß, will es das Unglück, daß ein Trupp Kamele um die Ecke des Hohlweges biegt, an dessen Mündung sich das Plateau ausbreitet, auf dem unsere Marinekavallerie Halt gemacht.

Bekanntlich sind Pferde und Kamele Antagonisten und verabscheuen sich gegenseitig; kaum steckt daher das erste der mißgestalteten Tiere seinen Kopf aus dem Hohlwege, als unter den Pferden und Maultieren der Reisenden sich eine allgemeine Unruhe kundgibt, von der selbst Vogels Schimmel nicht ausgeschlossen bleibt, so daß sein Reiter nur an sich selbst zu denken hat.

Insbesondere wird aber Bohrs Fahrzeug sehr unbequem; kein Brassen hilft; es bäumt sich so plötzlich, daß nur ein energischer Griff nach dem Sattelknopf den Leutnant vor dem Herunterfallen bewahrt. Dann läßt es sich ebenso schnell auf die Vorderfüße nieder, um mit seinem geängstigten Reiter auf und davon zu gehen.

Böse Beispiele verderben gute Sitten. Kaum hat es sich in Galopp gesetzt, als eine gleiche Wut seine vierbeinigen Kameraden erfaßt, und im Augenblicke jagen alle Seesternianer ventre à terre über die Fläche dahin.

Es ist ein Wettrennen mit Hindernissen in bester Form, und die Marinekavallerie bietet ein Genrebild, wie es sich wohl selten dem Pinsel eines Malers präsentiert. Links und rechts fliegen Hüte, Mützen und andere Gegenstände durch die Luft, die Zügel sind losgelassen, die Reiter haben krampfhaft den Sattelknopf oder die Mähnen erfaßt. Todesschrecken malt sich auf ihren Gesichtern, Haare und Rockschöße flattern in horizontaler Richtung im Winde, während die schnaubenden Rosse in unaufhaltsamer Flucht über Stock und Stein, über Berg und Thal, durch Büsche und Dornen ihren rasenden Lauf verfolgen, Bohrs wahnsinniger Klepper ist voran; eine Pferdeschnauze dahinter der Schimmel, über den Vogel alle Herrschaft verloren, links vor ihm der Doktor, die übrigen sind etwas zurück.

Bohr und der Doktor überlassen sich resigniert ihrem Schicksal, und ersterer erwartet mit geschlossenen Augen den Moment, wo er beim Kentern mit gebrochenen Rundhölzern (Armen und Beinen) vollständig zum Wrack gemacht werden wird. Nur eins wirft er sich vor, daß er nicht so vorsichtig gewesen ist, einen Anker mitzunehmen, um im Notfalle vor Anker zu gehen. Dem Doktor ist alles Denken vergangen, Vogel dagegen verliert die Geistesgegenwart nicht. Er beugt sich soweit wie möglich vorüber und blendet sein Pferd durch Schließen der Scheuklappen mit den Händen. Ein Teneriffapferd läßt sich jedoch wegen seines steifen Kreuzes ebensowenig wie ein englisches Kavalleriepferd parieren, wenn es einmal im Zuge ist. Der Schimmel galoppiert deshalb ruhig weiter, nur schlägt

er jetzt einen andern Weg ein als der übrige Trupp, und rast seitwärts feldein. Sumpfiger Boden, in den das Tier bei diesem neuen Kurse gerät, wirkt jedoch besser als Sturzacker, und Vogel befindet sich in kurzer Zeit in einem Moraste, in dem das bis über die Kniee eingesunkene Pferd sich festgelaufen hat.

Derselbe sich im Halbkreise zu bedeutender Länge ausdehnende Morast setzt einige tausend Schritte weiter auch dem Rennen der übrigen Kameraden ein Ziel, nur nicht so allmählich, da er dort bedeutend tiefer, mit Wasser bedeckt und der Boden bis unmittelbar an den Rand fest ist.

Als die unglücklichen Reiter die Wasserfläche vor sich sehen, wird es schwarz vor ihren Augen. Obgleich ihr Element, können sie sich nicht mit dem Gedanken befreunden, sich demselben mit so steuerlosen Fahrzeugen anzuvertrauen, wie sie in ihren Pferden entdeckt haben, und ein eisiger Frost schüttelt sie. Doch auch die Pferde teilen die Ansicht ihrer Herren. Am Rande des Sumpfes angekommen, parieren die Tiere des Leutnants und des Doktors so aus dem Stegreif, daß die von dieser neuen Heimtücke nichts ahnenden Reiter über den Hals fort und zehn Schritte weit in den Morast fliegen. Von der nachfolgenden Truppe machen die nächsten einen gleichen salto mortale, während die Pferde schadenfroh am Ufer stehen und auf die zappelnden Bewegungen ihrer gestrandeten Herren schauen, die wie Frösche in dem Schlamme umher und dem festen Lande zu kriechen. Der Rest der Marinekavallerie langt später und vereinzelt an, jedoch sind ihre Rosse etwas humaner und begnügen sich, sie einzeln auf festem Boden abzusetzen oder wohl gar im Sattel zu lassen.

Die sich jetzt bietende Szene ist kostbar. Die Zappler im Moraste erreichen nach vielen Kämpfen halb erstickt und natürlich von oben bis unten mit einer Lage schwarzen Schlammes bedeckt das Ufer. Mit schmerzlich verzogenen Gesichtern reiben sich die meisten ihre geschundenen oder verstauchten Gliedmaßen. Fast alle sind ohne Kopfbedeckung, der zurückgelegte Weg ist damit, sowie mit vielen anderen verlorenen Gegenständen bestreut, die Garderobe hat bei dem wütenden Jagen durch Busch und Dorn entsetzlich gelitten, und der ganze Trupp macht den kläglichsten Eindruck. Im Hintergrunde erscheint Vogel, der seine Strafe erhalten, und da er die Reitgerte verloren, nur mit größter Mühe seinen halsstarrigen Schimmel aus dem Moraste hat ziehen können, und am fernen Horizonte erblickt man die zurückgelassenen Führer, welche mit Entsetzen den Spuren ihrer durchgegangenen Pflegebefohlenen nachlaufen.

Als die verschiedenen Gruppen sich einigermaßen von ihrem Schrecken erholt haben, versuchen einige minder Beschädigte das Abenteuer vom humoristischen Standpunkte aufzufassen; sie reüssieren jedoch nicht, denn die meisten sind zu empfindlich von dem Unfalle betroffen. Bohr besonders ist äußerst ungehalten über das Schlammbad; kein Fleck an ihm ist verschont, aber er beteuert in kräftiger Weise, ihn solle dieser oder jener holen, wenn er in seinem Leben je wieder ein anderes, als ein Pferd unter der Raa bestiege. Um wieder zu den verlornen Sachen zu gelangen, muß der ganze Weg noch einmal zurückgelegt werden, und da jetzt jeder Reiter seinen Gaul an der Hand führt, um sich nicht einem abermaligen Parforceritt auszusetzen, geht dies viel langsamer von statten. In ziemlich



trübseliger Stimmung erreicht man nach einer Stunde das verhängnisvolle Plateau, wo sich auch die letzten Hüte wiederfinden. An eine Fortsetzung der so gewaltsam unterbrochenen Pikpartie ist unter solchen Umständen natürlich nicht zu denken. Dies scheint auch allen so selbstverständlich, daß derselben mit keiner Silbe erwähnt wird. Für eine Fußtour ist es zu weit, und wer wollte so kühn sein, nach so bitteren Erfahrungen wieder zu Pferde zu steigen. Schweigend tritt daher die Gesellschaft nach kurzer Rast den Rückweg an, die widerspenstigen Tiere hinter sich herziehend, die ihren Herren noch manchen Kummer bereiten, sich ohne weiteres in jeder Pfütze am Wege niederlegen oder plötzlich eine Schwenkung in eine Herde friedlicher Esel machen, die ihren Weg kreuzen. Lahm, schweißtriefend, mit Staub und Schmutz bedeckt und mit allerlei Reitkonsequenzen gesegnet, erreichen die Reisenden endlich Laguna, wo sich wiederum die Fensterschalter öffnen und die schwarzen Augen von heute morgen abermals aus den Mantillen hervorschauen. Welcher Kontrast! Niemand denkt jetzt an Kokettieren, und das Lächeln der Schönen schneidet den Deutschen tief ins Herz.

Ein lawinenartig anwachsender Haufe von Bettlern und Straßenbuben bildet ihre Eskorte bis zu der Posada, wo sie wenigstens einige Ruhe finden. Es kostet geraume Zeit, ehe die Spuren des Abenteuers einigermaßen vertilgt sind. Nach mehreren Stunden geduldigen Harrens gelingt es auch, einen etwas kräftigeren Imbiß zu erhalten, als Wassermelonen und Oliven, und gegen Abend tritt die getäuschte Schar ihren Rückweg nach Santa Cruz an. Diesmal triumphiert aber der Doktor; es sind Wagen gemietet, und bald rasseln sie durch die öden Straßen der Stadt. Nur Leutnant Bohr bleibt zurück; er hat sich geschworen, von jetzt ab nur Boote zu benutzen, wenn er Touren über Land macht, und da er in Laguna keins bekommen kann, zieht er es vor, den langen Weg zu Fuß zurückzulegen. Im Herzen tief seinen Leichtsinn bereuend, atmet er zuerst wieder froh auf, als er die Decksplanken des „Seestern" unter seinen Füßen fühlt, und gelobt sich feierlichst, ohne Not nicht wieder sein sicheres Schiff zu verlassen und sich dem wechselvollen Landleben anzuvertrauen.

Im Passat.



Licht und Schatten sind im Leben des Seemanns sehr ungleich verteilt. Der Schatten sind sehr viele, und nur dann und wann erhellt ein Silberblick das Dunkel. Entbehrungen, Sorgen und Kämpfe sind fast die steten Begleiter des Seemanns, und der melancholische Ernst, der Grundzug seines Charakters, ist ihr Reflex auf Seele und Gemüt.

Mag Gewohnheit manches Schwere weniger fühlbar machen, mag der ununterbrochene Kampf mit den Elementen eine gewisse Befriedigung und dem männlichen Selbstgefühl Reiz gewähren — es schlummern tief im Herzen auch noch zartere Saiten. Zu ihnen stimmen die Disharmonieen der Natur und des Lebens nicht; sie erklingen nicht in Sturm und Nacht, sondern nur im goldigen Sonnenlicht,

wenn Friede und Stille auf dem Meer und im Herzen wohnen und Gottes Antlitz freundlich auf die Menschheit herabschaut.

Dann aber ertönen sie um so lieblicher, und der strenge, ernste Mann, der trotzig und kalt dem brüllenden Orkan entgegentritt, der vor dem Brausen der Wasser nicht erbebt — er lauscht willig ihren harmonischen Klängen, und sie legen sich weich und warm um sein Herz. Es schwinden Trotz und Ernst, Heiterkeit und Milde ziehen ein an ihrer Statt, und mit kindlich empfänglichem Gemüt nimmt er in sich auf, was sein schweres Leben an schönen Augenblicken ihm darreicht.

Solche Lichtblicke bieten sich ihm nicht häufig; aber es gibt deren von wunderbarer Pracht, und sie erwärmen das Herz auf lange Zeit. Das Trübe, was uns bedrückte, und das wir nicht tragen zu können vermeinten, es versinkt im Strome der Vergessenheit; aber das Schöne und Erhabene haftet in der Seele. Die Zeit verwischt es nicht, sondern hält die Farben frisch und jung in unserer Erinnerung.

So ist es mit dem P a s s a t. Wer einmal ihn zu Schiffe durchzog, vergißt ihn nicht; er bewahrt für immer die Eindrücke, die er dort erhalten, und zehrt von ihnen sein lebenlang.

Das Meer im Sturm ist groß; die grollende Natur spricht mit Donnerworten zum Menschen und läßt ihn zittern vor der Allgewalt des Schöpfers. Das Chaos der brandenden Wogen, wie sie am steilen Fels den dampfenden Gischt himmelan tragen und alles Menschenwerk vernichtend zermalmen, es ist erhaben, überwältigend; aber dem Herzen thut es nicht wohl, es erfüllt nur mit Bangen und Grauen.

Wie anders ist es im Passat! Wie schön und lieblich schaukelt es sich auf den kristallenen Fluten, in denen das Blau des Himmels sich widerspiegelt. Kein Sturm türmt je die Wogen, keine Wetterwolke zieht drohend am Horizont herauf. Ruhe, himmlischer Friede, Sonnenlicht überall, wohin das Auge schaut. Gleichmäßiger, sanfter Wind schwellt die Segel; im neckischen Spiel tändeln die leichten Wellen, das durchsichtige Haupt mit duftigem Perlenschaum gekrönt, und leise rauschend zieht das Schiff durch sie seine Bahn.

Der Passat ist das Eldorado des Seemanns. In ihm findet er Entschädigung für die schweren Tage der nordischen Gewässer und sammelt neue Kraft zu den ihn im Süden wieder erwartenden Kämpfen. Hier umnachtet ihn kein Nebel, es drohen keine Klippen, und das spähende Auge starrt nicht vergeblich in das Dunkel, um den warnenden Leuchtturm oder entgegenkommende Schiffe zu entdecken.

Sanft wiegt er sich mit seinem Schiffe auf den friedlichen Gewässern, über denen ein stets heiterer Himmel seine lichte Kuppel wölbt. Unverhüllt entsteigt die Sonne dem Meer und beschreibt ihren strahlenden Kreislauf am Firmament, um ebenso klar und goldig wieder hinabzutauchen in die blaue Flut. Ihr erwärmender Hauch zaubert tausendfaches Leben hervor. Aus dem dunkeln Schoß der Tiefe strebt es überall nach oben, um im Himmelslicht zu keimen, zu wachsen und zu gedeihen. In Formen und Farben, wie die glühendste Phantasie sie

kaum zu erdenken vermag, drängen sich Millionen Organismen an die Oberfläche, um ihr Tagewerk im Haushalt der Schöpfung zu verrichten, sterbend wieder hinabzusinken in die Tiefe und dort verwitternd den Kreislauf der Natur zu vollenden

Der räuberische Bonnit und der buntschillernde Delphin halten Wettlauf mit einander und stürzen sich in die zahllosen Herden fliegender Fische, die gejagt und verfolgt von hundert Feinden über die Wasserfläche schwirren, um ihnen dennoch zur Beute zu werden. Der Wasserstrahl des Pottfisches steigt wie ein Nebelwölkchen am Horizont empor, die Tümmler ziehen in Scharen gegen den Wind, und die Sichelflosse des Hai, des heimtückischen Räubers der Tiefe, umkreist in weiten Bogen das Schiff.

Der Tropikvogel, im Licht der Sonne goldig glänzend, schwebt neugierig flatternd über den Spitzen der Masten, und sein eintöniger Schrei mischt sich mit dem leisen Gezwitscher der Seeschwalbe, die rastlos dem Kielwasser folgt.

Hier im Passat hat das Meer seine Schrecken verloren. Wohl gibt es auch hier tausendfältig Zeugnis von der Allmacht Gottes, aber sie offenbart sich nicht in Zornesworten, sondern in liebevoller, freundlicher Weise.

Der Körper fühlt sich leicht und frei unter dem belebenden Einfluß des Lichtes und der Wärme, und mit ihm der Geist; die Brust atmet mit vollen Zügen die schöne freie Gottesnatur, und das Auge strahlt in Frohsinn und Heiterkeit.

So ist es auch heute auf dem „Seestern“.

Seit acht Tagen ist die schöne Insel verlassen. Als man den Anker lichtete, ward es zwar manchem eigen ums Herz! Dort unten an der Landungsbrücke flatterten so viele weiße Tücher lustig im Winde; aber die Hand, die sie trug, zitterte. Der Gruß, den sie brachten, war kein fröhliches Willkommen, wie sonst, sondern ein bitterer Scheidegruß; ihn begleitete kein lächelndes hasta mañana, sondern ein thränenumflortes Adios.

Und als abends sich ein grauer Nebelschleier auf das liebliche Teneriffa herabsenkte, als die letzten Strahlen der scheidenden Sonne das schneebekränzte Haupt des mächtigen Pik küßten und dann die Nacht auch über ihn ihren dunkeln Mantel breitete, da klang das Adios noch einmal so schmerzlich in der Seele nach. Galt es nicht für immer?

Doch acht Tage und der Passat haben lindernden Balsam auf die Wunden gelegt. Die Sorgen sind über Bord geworfen, und aus den Gesichtern lacht innerliche Zufriedenheit. Der Seemann mag nicht gern rückwärts schauen; vor ihm liegt das Leben, von dem er Gutes hofft, und wenn er sich der Vergangenheit erinnert, hat er nur ihre Lichtseiten festgehalten. — Wie das wogt und summt auf den Verdecken der Fregatte! Hier erschallt lustiges Gelächter, dort tönt Gesang, überall herrscht munteres Leben. Ist heute etwa ein Fest? wo ist der feierliche Ernst des „Seestern“ geblieben? Nun, es ist Sonntag nachmittag, und der ist für die Mannschaft eines Kriegsschiffes immer ein Fest, denn er gehört ihr. An ihm erscheint der Matrose in seiner eigentümlichen Individualität und überläßt sich für einen halben Tag dem behaglichen Gefühl, sein eigner Herr zu sein. O

wie das wohlthut nach dem langen Zwange! Freilich der Seemann macht wenig Ansprüche an das Leben, denn mit dem „eigenen Herrn“ hat es nicht viel auf sich; er besteht hauptsächlich in negativen Vorzügen. Es wird nicht exerziert, der gemutmaßte Staub nicht sechs, sondern nur dreimal gefegt, die schwarze Liste schabt nicht den Rost von den Ankerketten, aber es wird auch nicht so strenge auf Ruhe gehalten wie sonst, und gerade dies letztere betrachtet der mitteilsame Seemann als eine große Wohltat. Ein wenig schwatzen, ein kleines „Garn spinnen“ — das ist doch ein wahres Labsal. Und nun erst das Singen! ein gutes fröhliches Lied, namentlich wenn es so recht nach Salzwasser schmeckt, das geht noch weit über das Schwatzen, dafür läßt er selbst ein Glas Grog im Stich.

Im Zwischendeck ist es ziemlich leer. Das schöne Wetter hat die meisten in die Batterie und an Deck gelockt, nur einige Dutzend Seesoldaten sind unten geblieben. Natürlich schlafen sie; Seesoldaten schlafen immer, wenn sie nicht auf Wache sind; es liegt einmal in ihrer Natur. Was könnten sie auch Besseres thun? Sie sind keine Seeleute, fühlen sich nicht an Bord heimisch, wissen sich nicht in die Verhältnisse des Schiffes zu schicken und sind unter den Matrosen überall die Gefoppten. Da suchen sie dann Trost im Schlaf, aber auch dieser wird ihnen oft vergällt, und schon haben einige lose Blaujacken die träumenden „Tümmler“, wie die Soldaten von den Matrosen genannt werden, mit so kunstgerechten Schlingen aneinander festgebunden, daß sie wenigstens eine halbe Stunde brauchen, um sich wieder loszumachen.

Im hintern Teile des Zwischendecks, in der Kammer des Bottelier, sitzt aber auch noch eine wachende Gesellschaft. Der Bottelier ist der mit der Verausgabung des Proviants betraute Unteroffizier und eine Persönlichkeit, deren Freundschaft an Bord sehr gesucht ist, weil er die Stoffe zu einem guten Glase Grog — nicht zu stark von Wasser und steif wie eine Bramsegelskuhlte — unter seiner Obhut hält. Gewöhnlichen Matrosen gelingt es sehr selten, in intime Beziehungen zu ihm zu treten, und selbst junge Unteroffiziere werden kalt von ihm behandelt. Dagegen steht er mit den älteren Kameraden auf gutem Fuß. Heute ist Klubtag bei ihm; die alten Knaben haben es sich in dem engen Raum so bequem wie möglich gemacht, schlürfen mit Behagen den aus den Ersparnissen der vorigen Woche bereiteten und nach der Ergiebigkeit der schwarzen Liste diesmal sehr kräftig ausgefallenen Nektar und rauchen ihren „Stummel“ dazu. Doch beides ist Kontrebande, und der Klub hat deshalb die Stunde gewählt, während der der erste Offizier seine Mittagsruhe hält. Auch ist die Thür sorgfältig verschlossen, damit der verräterische Duft nicht in das Zwischendeck dringt und indiskrete Zuschauer herbeilockt. Neben der Bottelierskammer liegt die Kadettenmesse, jener 24 Fuß lange und 8 Fuß breite Raum auf Fregatten, in den nie Tageslicht dringt, dessen Inneres zu fünf Sechstel durch einen schweren Tisch und zwei hölzerne Bänke ausgefüllt wird und in dem zwölf junge hoffnungsvolle Burschen lernen, drei Jahre lang sich mit je zwei Quadratfuß Platz zu behelfen und dabei allerlei lustige Streiche zu machen. Eine stets in Unordnung befindliche Lampe verbreitet ein zweifelhaftes Licht, und auf den längs den Wänden laufenden Re-

galen liegen die heterogensten Gegenstände in genialster Unordnung durcheinander. Man hält es kaum für möglich, daß zwölf Menschen in diesem „Salon“ existieren können, und doch herrscht in ihm eine immerwährende Lust und Heiterkeit, die tollsten Streiche werden ausgeheckt und gar oft muß eine Botschaft aus der Kammer des ersten Offiziers das ausgelassene Völkchen zur Ruhe ermahnen. Jugend, frischer Geist in frischem Körper und übersprudelnder Lebensmut machen die Kadettenmesse wirklich zum schönsten Salon, und noch im reiferen Alter bleibt die Erinnerung an sie, an die in ihr verlebte Zeit, an alle die ersonnenen Ränke und Streiche ein Lichtpunkt.



Auf Verweichlichung des Körpers ist sie allerdings nicht berechnet, und auch die Messe trifft dieser Vorwurf nicht. Zu Anfang der Reise wird zwar ein wenig flott gewirtschaftet, aber die Herrlichkeit dauert nicht lange, und die Seekost macht nicht übermütig. Dann ist es keine Kleinigkeit für den Messevorstand, Abwechselung hineinzubringen, doch Vogel ist Meister in dieser Kunst. Als ältester und kräftigster Kadett hat er sich als Messevorstand wählen lassen, — wehe auch dem, der gegen ihn gestimmt hätte, — und er führt unter Assistenz des Koches das Zepter mit geschickter Hand.

Die Dehors werden stets auf das sorgfältigste von ihm gewahrt, und beim Sonntagsdiner, zu dem dieser oder jener Deckoffizier eingeladen wird, liegt neben jedem Kouvert zwar keine Serviette, denn diese sind vom Kellner längst als Aufwaschtücher verbraucht, aber ein sehr schön geschriebenes Menü.

Es ist keine Schwierigkeit, alle möglichen schönen Gerichte zu bereiten, wenn man die erwünschten Zuthaten hat, aber aus einem Stück Rindfleisch, das

bereits zwei Jahre auf dem Marinedepot in der Pökel gelegen, eine gefüllte Kalbsbrust herzustellen, oder eine thranige Möwe in eine Straßburger Gänseleberpastete zu verwandeln, das ist wahre Kunst, und darin exzelliert Vogels Adjunkt, der Koch.

Heute zum Diner hat er sich wieder selbst übertroffen. Fünf Gänge außer dem Dessert, das will etwas bedeuten für eine Kadettenmesse, die beim Zahlmeister mit hundert Thaler im Vorschuß sitzt.

Soupe au sable mouvant — Schokoladensuppe aus gebranntem Mehl. Fricassée aux impédiments — die Klassifikation des darin befindlichen Fleisches würde sogar Cuvier in Verlegenheit gesetzt haben. Zander au long cours — ein gefangener trockener Bonnit mit einer Sauce, deren Hauptbestandteile Cayennepfeffer und Rosinen bilden. Pudding aux brisans — solide Mehlspeise ohne Eier mit vereinsamten Pflaumen; Rôti au bossoir — Pökelrindfleisch gebraten. Dessert: Schiffszwieback, sehr weiche Butter und Kräuterkäse. Letzterer ist eine treffliche Erfindung für sparsame Messevorstände; er hält sich lange und wird wenig gegessen.

Das sind die Leckerbissen, mit denen Vogel heute den „Salon" regaliert hat und die, wenn sie nicht schön schmeckten, wenigstens einen schönen Namen hatten. Die beste Würze des Mahles war jedoch immer die heitere Unterhaltung, und Reminiszenzen von Teneriffa trugen nicht wenig dazu bei. Jetzt thront die ganze muntere Gesellschaft in der Batterie bei der Zigarre und amüsiert sich auf Kosten — Vogels. Der Arme sitzt einsam unten bei dem trüben Lichte der blakenden Lampe. Er zeichnet gut und entwirft vortreffliche Karikaturen seiner Vorgesetzten. Unglücklicherweise hat er eine derselben — Kurzspleiß als Liebesgott — in seinem Rollenbuche liegen lassen, und sie ist bei der heutigen Revision dem gestrengen ersten Offizier in die Hände gefallen.

„Sie zeichnen ja vortrefflich, da können Sie mir eine dringende Arbeit abnehmen, die notwendig bis heute abend sechs Uhr fertig werden muß."

Dabei holt er ein Buch aus seiner Kammer und übergibt es dem Delinquenten zum — Liniieren. Armer Vogel! Folioformat, vierzig Blätter, und jede Seite sechzig Linien, macht viertausendachthundert. Der schöne Sonntagnachmittag, und dazu noch der Hohn der Kameraden. So kann einer selbst durch seine Talente ins Unglück geraten.

Oben in der Batterie geht es lebendig zu. Überall sieht man Gruppen auf das verschiedenste beschäftigt. Hier wird gelesen, dort geschrieben, weiterhin Schach oder Dame gespielt. Die einen flechten Strohhüte, die andern sticken Teppiche, dieser schnitzt ein Schiff, jener zeichnet — aber keiner hält den Mund, alle schwatzen, und ein Gesumme, wie das eines Bienenschwarmes, erfüllt die ganze Batterie. Das Hauptvergnügen bildet jedoch die Revision des Kleidersacks. Ich habe oft darüber nachgedacht, worauf dies Vergnügen begründet ist, bin aber nie recht dahinter gekommen, weshalb eigentlich die Matrosen mit ihrem Kommiszeuge, das überdem bis vor kurzem nicht einmal ihr, sondern Staatseigentum war, so schön thun. Genug, sie sparen sich diese Erquickung stets zum Sonntagnachmittag auf; dann wird mit jedem Stück geliebäugelt, dasselbe nach allen

Seiten besehen, auseinandergenommen, wieder zusammengelegt und fortgepackt, als ob jedes ein kostbarer Schatz wäre.

Weit eher kann ich das Gefühl verstehen, wenn das kleine Kistchen an die Reihe kommt, das seinen Platz mitten im Sack zwischen den besten Sachen hat und in dem sich nicht nur Schätze, sondern Heiligtümer befinden. Briefe von lieber Hand, ein verwelkter Strauß, eine Stickerei — an jedes knüpft sich eine Erinnerung, die auf dem weiten Ozean und so fern von der Heimat jetzt doppelt teuer wird. Da wird manches Auge naß, und die Hand zittert, wenn sie die Sachen wieder fortlegt. Das Herz bleibt doch überall dasselbe!

An Steuerbord bei der Großluke hält das Musikkorps Probe. Der neue Teneriffamarsch will gar nicht gehen. Dem Kapellmeister reißt die Geduld. „Herrrrr Klapphorn! (Herr Fritz bezeichnet seine Musiker immer nach dem Instrument, das sie spielen) sind Sie des Henkers? Glauben Sie, daß ich den Marsch deshalb in Adur gesetzt habe, damit Sie immer h blasen!“ — und der Takt wird von neuem probiert.

Auf dem Oberdeck vertreibt sich die Wache ähnlich die Zeit, wie die Freiwache in der Batterie, denn manövriert wird selten im Passat. Wie die Segel einmal stehen, so bleiben sie bei dem stetigen Nordost wochenlang. Diese Gleichmäßigkeit des Windes verhindert auch jede unregelmäßige oder hohe See. Der „Seestern“ schwankt auf der endlosen Meeresfläche fast unmerklich, der stolze Pyramidenbau seiner Segel ragt hoch in die Lüfte, und der sanfte Passat schwellt sie in leiser Rundung. Sein erfrischender Hauch mildert die Glut der Tropensonne zu einer angenehmen Wärme, in der sich alles wohl und behaglich fühlt.

„Ein Hai! ein Hai!“ ertönt es plötzlich aus hundert Kehlen, und wie ein elektrischer Schlag wirkt der Ruf auf die Mannschaft. Alles wird beiseite geworfen, das geliebkoste Zeug mit rauher Hand in die Kleidersäcke gestopft, und das Klapphorn bläst einen ganzen Ton falsch, ohne daß der Kapellmeister es merkt. Alles stürmt nach oben auf das Hinterdeck, in die Kanonenpforten und auf die Hängemattskasten — sämtlich schwere Verbrechen gegen die Schiffsetikette, selbst am Sonntagnachmittag, aber der Hai, der Todfeind, sühnt die Sünden.

„Da schwimmt er! O was für ein Kerl, mindestens seine zwölf Fuß! Sieh, die Lotsmännchen! Wo ist der Haken? Bottelier, ein Stück Speck!“ — so schreit es durcheinander, und auf allen Gesichtern liest man freudige Erregung und die Lust am bevorstehenden Fange.

Der Haihaken kommt und wird, mit einigen Pfund Speck beschwert, an einem Tau befestigt, das zuvor durch einen Block geschoren ist. Der Offizier der Wache läßt das Schiff in den Wind luven, um die Fahrt zu schwächen, und der Haken plätschert im Wasser. Enger und enger zieht der Hai seine Kreise, jetzt wittert er den Köder und schießt darauf los. Er wirft sich auf den Rücken, um danach zu schnappen, der weiße Schein seines Bauches ist das Signal, daß er gebissen. „Er ist fest, hol durch!“ lautet das Kommando, hundert kräftige Arme spannen sich an das Tau, und mit einem Hurra fliegt das Ungeheuer unter den Besansbaum.

Da hängt er; doch bevor man ihn an Bord holen kann, muß er unschädlich gemacht werden; seine furchtbaren Schwanzschläge würden alles zerschmettern, was in seinen Bereich kommt. Drei Wagehälse klettern auf den Besansbaum und stoßen ihm mit vereinten Kräften eine achtfüßige Gangspillspeiche durch den Rachen in den Leib. Das setzt seinen Schwanzschlägen ein Ziel, er wird mit Schlingen an Bord geholt und jubelnd über Deck nach vorn geschleift, wo er einem allgemeinen Massakre verfällt. Dieser nimmt den Kopf, um die Kiefern mit dem furchtbaren Gebiß zu skelettieren, jener schneidet sich das Rückgrat aus, um es zu einem Spazierstock zu verarbeiten, die Leber muß Thran für die Seestiefel liefern, der Zimmermann löst die scharfe Haut ab, um sie zum Glätten des Holzes zu verwenden, Dr. Salomo wühlt in den Eingeweiden nach Entozoen, und der alte Schramm schneidet sich die dreieckige Rückenflosse ab, um sie auf den Klüverbaum zu nageln. Das bringt Glück und gibt eine schnelle Reise.

Als alle ihren Teil vom Fange erhalten, naht sich noch Vogels Adjunkt. Mit Kennermiene prüft er den Rest der zuckenden Fleischmasse. Ein Blick überzeugt ihn, daß er unbeobachtet ist und sich namentlich kein Kadett in der Nähe befindet. Dann blitzt unter der weißen Schürze ein Messer hervor, ein kühner Schnitt — und fünfzehn Pfund Hai sind vor dem Überbordwerfen gerettet, um einem edleren Zwecke zu dienen.

Drei Tage darauf, als vom Haifang nicht mehr die Rede ist, erscheint im „Salon" zum Frühstück ein neues Gericht, filet d'agneau aux truffes. Zwar haben die Trüffeln eine verdächtige Ähnlichkeit mit grauen Erbsen, und für einen Lammbraten ist das Fleisch etwas zähe, doch Vogel meint, das dürfe man nicht so genau nehmen, der Braten habe sich seit Teneriffa nur in Essig konservieren lassen und sei davon etwas hart geworden; jedenfalls sei er aber vortrefflich zubereitet, und wenn er auch wegen seines schwachen Magens darauf verzichten müsse, so verdiene der Koch doch ein Glas Kognak.

Der Abend ist gekommen. Die Hauptronde des ersten Offiziers hat dem schönen Tage und der bescheidenen „Selbstherrschaft" ein Ende gemacht, das Kommando „Ruhe im Schiff" den letzten Schwätzern den Mund geschlossen. Auf dem Oberdeck hört man nur noch hier und dort ein leises Flüstern, und unten wiegt sich die Freiwache träumend in ihren Hängematten.

Ruhe und Frieden herrschen auch in der Natur. Die Sterne senden ihr mildes Licht hernieder, und auf das Wasser zeichnet die Sichel des Mondes den goldenen Weg, auf dem die Engel vom Himmel herniedersteigen, wenn sie ein Menschenkind beglücken wollen.

Auf der Kommandobank steht ein Offizier. Sein Auge ruht träumerisch auf der Meeresfläche, und seine Gedanken schweifen in weite Ferne. Sie wandern über den Erdkreis und dann auf dem goldenen Wege des Mondes um viele, viele Jahre zurück in die Vergangenheit, in die glückliche Zeit seiner Kindheit, als noch das liebende Mutterauge über ihm wachte und ihr Mund ihm lächelte.

Sie ist lange zur Ruhe gegangen, die zärtliche Mutter, seine einzige Freundin, und schlummert in kühler Erde. Verlassen ist ihr Kind in die kalte Welt hinausgestoßen, und schwere Jahre sind über seinem Haupte dahingezogen. Der Knabe

ist zum Manne gereift, er hat durch eigene Kraft sich emporgeschwungen, aber auch durch vieles Leid, und keine weiche Hand hat die Falten von seiner Stirn geglättet, keine tröstende Stimme zu seinem Herzen gesprochen, wenn Kummer daran zehrte.

Einsam und liebeleer ist er durch das Leben gegangen; für das ungestillte Sehnen in seiner Brust hat er Ersatz in seinem ernsten Berufe gesucht. Das Schiff ist sein Haus, das Meer seine Heimat, in ihnen glaubte er glücklich zu werden.

Ob er es geworden? Weshalb läßt er die Bilder seiner Jugend vor seiner Seele vorüberschweben, weshalb glaubt er im leisen Rauschen der Wellen die Stimme der Mutter zu vernehmen und ihren Kuß zu fühlen, wenn der laue Wind seine Wangen fächelt?

Und am fernen Horizonte, am Ende des goldigen Weges, steigt jetzt noch ein anderes Bild vor seiner Seele auf. Wie strahlt es in hellem Glanze, wie ergreift es ihn so wunderbar und läßt ihn in Wonneschauern erbeben. Hasta mañana! rauschen die Wellen und flüstert der Wind.

Wie das so lieblich klingt, wie sie so bezaubernd lächelt und die schwarzen Augen sich so tief in sein Herz senken!

Eine Wolke zieht über den Mond, der goldene Weg und das Bild sind entschwunden. Der erste Offizier verläßt das Deck und sucht die Ruhe. Aber mit sich nimmt er einen himmlischen Trost — die seligen Tage seiner Jugend kehren wieder, ein liebendes Herz denket sein.

Und als sanfter Schlummer ihm die müden Lider schließt, da rauschen wieder die Wellen und es flüstert der Wind — hasta mañana!

Afrika.

Das nächste Ziel des „Seestern" ist die Westküste von Afrika und zwar jene kleine Negerrepublick, die zwischen dem Äquator und dem zehnten Grade nördlicher Breite gelegen ihren Ursprung den philanthropischen Bemühungen der nordamerikanischen Kolonisationsgesellschaft verdankt. Im Jahre 1822 als Kolonie auf Kap Mesurado gegründet, von freigelassenen Sklaven und Eingebornen der Küste bevölkert, erhielt sie den Namen Liberia und wurde 1847 von den Vereinigten Staaten als selbständige Republik proklamiert. Sie sollte den Beweis liefern, daß Neger unter dem Einflusse der Zivilisation und der christlichen Religion ebenso gut im stande seien, staatlich geordnete Gemeinwesen zu bilden, wie die weiße Rasse. Die Reise der Fregatte gilt der Anbahnung eines Handelsvertrages mit dem jungen Staate und seiner offiziellen Anerkennung.

Sie wird an Bord mit großer Freudigkeit begrüßt. Welche interessanten Aussichten eröffnen sich bei dem Besuche des geheimnisvollen Weltteiles, der von der Menschheit mit am längsten gekannt, doch noch heute der unbekannteste ist. Wie erregt pochen die Herzen der Badegäste und Kadetten bei dem Gedanken an Urwälder, Löwen, Elefanten, Krokodile und Nashörner; wie lebhaft beschäftigt sich die Phantasie mit Entwürfen zu Jagd- und anderen Partien, auf denen man durch wunderbare Abenteuer, ungeahnte Entdeckungen und an Kühnheit nie erreichte Thaten die Welt in Erstaunen setzen und dem eigenen Namen Unsterblichkeit verleihen wird!

Alle Vorbereitungen für das Gelingen der Pläne sind vorhanden Der erste Offizier, welcher seit Teneriffa zum großen Kummer des Bootsmanns immer noch ein sehr weiches Herz zeigt, ist nicht abgeneigt, Vogel die Pinasse auf mehrere Tage anzuvertrauen und hat sogar nichts dagegen, daß die Entdeckungsreisenden die vier alten Perkussionsflinten mitnehmen, welche zur Schonung der Zündnadelgewehre bei der Flaggenparade abgefeuert werden. In bezug auf Arrest hat in letzterer Zeit auch eine mildere Praxis obgewaltet, und somit scheint sich alles auf das günstigste gestalten zu wollen.

Die Fahrt an der afrikanischen Küste ist für Segelschiffe keine angenehme, und ihre Unbequemlichkeiten werden im Gegensatz zu dem Eldoradoleben im Passat sehr schmerzlich empfunden. Fast vierzehn Tage lang hat die Fregatte mit Windstillen und stürmischen Böen zu kämpfen, die sich in schneller Folge ablösen und alles in Atem erhalten, ohne dem Schiffe viel vorwärts zu helfen. Die trauten Ruheplätze auf der Mittelwache werden nur noch wehmütig aus der Ferne betrachtet, es bietet sich keine ungestörte Pause zur Erquickung an heimlichem Kaffee, denn das Brassen, Segelbergen und wieder Setzen ist bei dem ungleichen und keine fünf Minuten aus derselben Richtung blasenden Winde ohne Ende. Doch ohne Kampf kein Sieg; die Hoffnung auf die bevorstehenden Abenteuer kürzt die Zeit, und endlich ist man auch so weit ostwärts vorgedrungen, daß man auf Küstenwind hoffen darf. Er läßt nicht lange auf sich warten und kommt steif durch; die Fregatte fliegt vor ihm dahin, dem Kap Palmas zu, aber der Wind ist der Harmattan, ein Kind der Wüste wie der Samum. Er ist über den brennenden Sand der Sahara gezogen, sein Hauch ist glühend, und das Meer hat ihn nicht kühlen können.

Welche entsetzliche Hitze bringt er! Die Atmosphäre zittert wie die Luftschicht über einem Hochofen, und keine tröstende Wolke zeigt sich am Himmel, um die sengenden Strahlen der Sonne aufzufangen.

Die Zunge klebt am Gaumen, die Augen schmerzen, die Brust ist beengt, die Haut schrumpft ein und wird wund durch den strömenden Schweiß. Vergebens sucht der gequälte Körper Kühlung im Bade. Das Wasser erfrischt nicht, es ist heiß wie der Harmattan, der darüber streift. Glut, überall Glut, das ist der Gruß Afrikas, den es seinen Gästen entgegensendet.

Der Tag scheint ewig und der ersehnte Abend will nicht kommen. Endlich sinkt die Sonne und mit ihrem Scheiden legt sich auch der glühende Harmattan. Die erschöpften Menschen atmen neues Leben mit der kühleren Luft und von ihrer Brust weicht es wie ein Alp.

Bald wird es ganz windstill, die Sonne taucht in den Ozean, der unter ihren blendenden Strahlen verschwommene Horizont erweitert sich allmählich, als würde ein Schleier von ihm fortgezogen, und den forschenden Blicken zeigt sich, kaum zwei Meilen entfernt, die Küste von Afrika, Kap Palmas.

Doch welche bittere Enttäuschung erfährt das Wunder hoffende Auge! Nicht jene wildromantischen Gestade erblickt es, die kühn und himmelanstrebend aus der Tiefe emporsteigen, gekrönt mit Palmen und üppiger Vegetation — nicht den majestätischen Urwald mit gigantischen Bäumen und dem undurchdringlichen Gewirr der Lianen — nicht jene lieblichen Thäler, berieselt vom silbernen Quell, prangend im schönsten Grün und geschmückt mit dem Schmelz einer südländischen Blütenpracht. Keines dieser Attribute, mit denen die Phantasie so gern die Tropen beschenkt, zeigt sich dem Auge; nur ein kahler gelblicher Hügel ohne Spur einer Vegetation, eine flache sandige Küste rollt sich auf in trostloser Eintönigkeit.

Einzelne Wasservögel schweben kreischend in den Lüften und spähen nach Beute, das ist das Leben in der toten Szene — die brandenden Wogen rauschen auf den weißen Strand, das ist die Abwechselung.

Die Nacht senkt ihren dunklen Schleier auf das Meer und verhüllt mitleidig das trübe Bild. Stumm sehen sich die Badegäste an, der Anblick stimmt gar zu schlecht mit den Illusionen, in denen sie sich bisher gewiegt. Doch die Niedergeschlagenheit währt zum Glück nicht lange; abermals sendet Afrika jetzt einen Gruß, aber diesmal ist er lieblich und wohlthuend.

Durch das schnelle Abkühlen des Landes nach Sonnenuntergang ist das Gleichgewicht der Atmosphäre unterbrochen, und die alles ausgleichende Natur strebt es wieder herzustellen. Ein leichter erfrischender Hauch, die Landbrise, erhebt sich und strömt dem Meere zu, das seine Wärme länger als das Land bewahrt. Aber er kommt nicht aus der Wüste, wie der Samum und der Harmattan, er streift nicht über den Totenacker der Schöpfung, über die bleiche Sahara — nein, er wird geboren in dem frischen üppigen Leben der sprossenden Bäume und Kräuter, er küßt die Knospen und Blüten wach, deren Augen sich vor dem blendenden Sonnenlicht schlossen. Sie öffnen jetzt ihre duftenden Kelche und Kronen und beschenken die linde Nacht mit ihrem reichströmenden Aroma. Der Landwind pflückt sich einen kostbaren Strauß aus den Düften und führt ihn mit sich hinaus weit auf das Meer, um die Sinne der Seefahrer zu ergötzen. Mit welcher Wonne schlürfen diese sie ein! Die Düfte künden ihnen die Nähe der Tropen; nicht die öde Sandküste des Kap Palmas, nein die reiche lebendige Natur des Südens, die sich hinter jenem toten Sandstreifen verbirgt; sie erzählen ihnen von Palmenhainen mit dunklen Blätterkronen, von dem grünen Laubdach der Orangenbäume mit schneeigen Blüten und goldenen Früchten.

Sanft schwellen die Segel der Fregatte vor dem milden Hauche, der nur leicht die Spiegelfläche des Meeres kräuselt. Geräuschlos gleitet sie durch die Fluten, und nur der matte Schimmer des Kielwassers gibt Zeugnis von ihrer Bewegung.

Als die Sonne am andern Morgen ihrem kühlen Bade entsteigt, beleuchtet sie eine schönere Szene als am Abend vorher. Ein ziemlich hohes Vorgebirge, Kap Mesurado, zeigt sich in geringer Entfernung. Es ist mit dichten Waldungen bekränzt und prangt in saftigem Grün. Seine südliche Seite hebt sich schroff empor, und an den zerrissenen Felsen ihres Fußes brechen sich schäumend die Wogen des Ozeans. Der nördliche Abhang flacht sich weniger steil ab; aus den ihn zierenden Gebüschen tauchen die roten Dächer und weißen Mauern europäisch gebauter Häuser und überraschen durch ihre unerwartete Erscheinung. Das Land weiter nördlich ist niedrig und gestattet einen weiten Blick in das Innere. Durch seine üppigen Gefilde schlängelt sich in mannigfachen Windungen der Mesuradofluß wie ein breites leuchtendes Band, um sich bei dem Vorgebirge in das Meer zu ergießen, und am fernen Horizont wird das liebliche Gemälde von einem Höhenzuge eingerahmt, den dichter Urwald krönt.

Das Ziel der Reise ist erreicht; nach kurzer Zeit geht die Fregatte vor dem Mesuradofluß vor Anker, und das Auge erblickt nun nicht mehr einzelne versteckte Häuser am Abhange, sondern ein romantisch gelegenes Städtchen, das wie durch Zauber aus dem Grün der Umgebung hervorspringt. Es ist Monrovia, die Hauptstadt der Republik; aber so reizend und pittoresk es sich auch zeigt, dem

jüngeren Personal des Stabes verdirbt seine Erscheinung offenbar etwas den Humor. Sie paßt gar nicht in das Bild, das sie im Geiste sich entworfen. Wo bleiben die erwarteten Abenteuer, wo die Kämpfe mit Elefanten und wilden Völkerschaften, wenn es hier regelrechte Häuser von Backsteinen gibt, deren Aussehen darauf schließen läßt, daß Frack und Krinoline statt des erwarteten Federschurzes darin ihren Wohnsitz aufgeschlagen haben!

Doch halt, was ist das? Welche wilde Jagd kommt dort plötzlich angebraust?

Ein Heer von Booten ergießt sich aus der Flußmündung auf die Reede, und in jedem derselben befinden sich schwarze Gestalten. In wilder Hast nehmen sie ihren Weg auf das Schiff; dort schlägt eins der gebrechlichen Kanoes um, dort wieder eins, dort das dritte, ihre Insassen verschwinden in den Fluten, aber keins der übrigen Boote nimmt Notiz davon. In dichtgedrängten Massen kommt sie herangestürmt, die schwarze Schar, und peitscht mit gewaltigem Ruderschlag ihre Fahrzeuge durch die Wellen.

An Bord des „Seestern" herrscht eine Zeitlang Ungewißheit über ihre Absichten. Fast hat es den Anschein, als wollten sie das Schiff überfallen, und in den Badegästen steigen schon allerlei unheimliche Gedanken auf, doch bald stellt sich heraus, daß die des Kannibalismus verdächtigen Wilden ganz zahme Bürger der freien Republik Liberia sind, welche nur ein Konkurrenzjagen angestellt haben, um sich der Fregatte als Arbeiter anzubieten. Sie gehören zu dem friedlichen Stamme der an der Westküste Afrikas verstreuten Kruneger, welche dadurch merkwürdig sind, daß sie ohne Hunger und Peitsche arbeiten und ihren Verdienst sorgsam ersparen, um später als ehrsame Rentiers und Hüttenbesitzer in dem Winkel eines Urwaldes auf ihren Lorbeeren auszuruhen und ihr Dasein durch eine Pfeife Tabak und ein Glas selbstgebrautes Bier aus sauren Pflaumen zu erheitern.

Daß sie sparsam sind, geht schon aus ihrer Kleidung hervor. Sie tragen einen baumwollenen Schurz, haben ihn aber zur Schonung und, um ihn beim Umschlagen ihrer Boote nicht naß zu machen, um den Kopf gewunden, und erscheinen auch in diesem Kostüm an Bord des „Seestern".

Bei diesem Anblick heitern sich die Gesichter der verstimmten Badegäste wieder auf. Hier ist doch Natur und Romantik; eine solche Kleidung paßt zu dem Plane der beabsichtigten Expedition, nun wird es auch an Urwald, Krokodilen und Nashörnern nicht fehlen.

Inzwischen wird die Gig klar gemacht und mit einem Offizier an das Land gesandt, um dem Präsidenten der Republik die Ankunft der Fregatte anzuzeigen und mit ihm das Erforderliche wegen Austausches der üblichen Besuche und Salute zu verabreden.

Der Kapitän hat Leutnant Bölting dazu bestimmt, und dieser fühlt sich dadurch nicht wenig geschmeichelt und gehoben. Würde der Kapitän ihn, den jüngsten Leutnant, gewählt haben, wenn er nicht seine besonderen Ursachen hätte? Zu dergleichen Missionen gehört nach Böltings Ansicht nicht nur ein feiner Kopf, sondern auch ein feines, höfliches Benehmen — er hat also allen Grund, stolz

zu sein, und wenn sich in seinen Mienen etwas wie Triumph spiegelt, so ist dies nur das Resultat einer im Innern gezogenen Parallele mit den Kameraden. Das seit der unangenehmen Bartgeschichte in Teneriffa stark erschütterte Selbstvertrauen kehrt zurück, und ein klein wenig beginnt sich auch die Eitelkeit wieder zu regen.

Die Toilette wird mit größter Sorgfalt behandelt, und der wachhabende Offizier muß zweimal daran erinnern lassen, daß die Gig fertig ist, dann aber erscheint Bölting auch tadellos. Mit Händen und Füßen in Glacees, begibt er sich klopfenden Herzens auf die diplomatische Sendung. Bei der Landung betritt er ein Dorf, dessen niedrige, mit Blättern und Strauchwerk gedeckte Lehmhütten in Kegelform ihm keinen hohen Begriff von den Zuständen der Republik geben. Aus den kaum drei Fuß hohen Thüröffnungen schauen schrecklich bemalte und grinsende Gesichter wollköpfiger Schwarzen auf den Fremdling, und ein Haufe nackter Kinder sammelt sich gaffend um ihn.

Ein unbehagliches Gefühl beschleicht ihn bei dem Gedanken, den Präsidenten in einer ähnlichen Hütte zu treffen und mit der neuen Uniform durch ein so niedriges Thürloch kriechen zu müssen, jedoch erfährt er zu seiner Beruhigung, daß das Staatsoberhaupt oben in Monrovia in einem jener komfortabel aussehenden Häuser wohne, die er bisher für europäische Niederlassungen gehalten.

Ein kleiner Negerknabe, barfuß bis zum Halse, erbietet sich als Führer, und nach tausend Schritten beschwerlichen Kletterns befindet sich Bölting auf dem Rücken des Vorgebirges und in der Residenz, die zwar nur aus einer Straße von beschränkten Dimensionen besteht, deren Gebäude jedoch einen höheren Grad von Kultur aufweisen.

Im Vorübergehen wirft er durch ein offenstehendes Fenster einen Blick in das Innere eines Hauses, wendet jedoch errötend schnell wieder den Kopf. Was hat er auch in die Fenster eines Damenboudoirs zu sehen? In so heißen Klimaten machen die Leute es sich in ihren Wohnungen bequem.

Endlich ist er vor dem Hause des Präsidenten angelangt, das sehr geräumig und in europäischem Stile gebaut, mit allen tropischen Bequemlichkeiten ausgestattet ist und einen höchst gastlichen Eindruck macht. Die Thür steht offen, und der Leutnant betritt den Flur. Nachdem er sich vergebens nach einer Klingel oder Dienerschaft umgeschaut, klopft er an einer Zimmerthür. Sie öffnet sich, und ein alter, sehr würdevoll aussehender Herr in schwarzem Frack und hoher weißer Halsbinde tritt ihm entgegen.

Bölting macht ihm die eleganteste Verbeugung, die ihm zur Disposition steht, und stellt sich in gewähltester Redeform und klassischem Englisch vor.

Der alte würdevolle Herr zieht die Augenbrauen in die Höhe, steckt das Kinn noch tiefer in die weiße Halsbinde und dankt mit einem verbindlichen Lächeln, wobei er ein formidables Gebiß zeigt, das mit seinen zweiunddreißig nach Landessitte spitzgefeilten Zähnen viel Ähnlichkeit mit dem eines Hai besitzt.

Bölting ist im Begriff, in wohlgesetzter Rede jetzt auf den eigentlichen Zweck seiner Mission zu kommen, als ein zufälliger Blick auf die Füße des Präsidenten ihn einen Augenblick stocken läßt. Seine Exzellenz sind nämlich trotz Frack und

weißer Kravatte barfuß, und da auch die Beinkleider etwas kurz geraten sind, macht sich dieser Umstand sehr bemerklich.

Der Leutnant hält diese absonderliche Toilette jedoch für landesüblich, wie die spitzgefeilten Zähne, und findet bald den Faden seiner gut memorierten Rede wieder. Der Präsident hört anscheinend mit großer Aufmerksamkeit zu, aber vergebens wartet Bölting auf eine Antwort seiner zuletzt gestellten Frage, wann Se. Exzellenz geruhen wolle, dem Kommandanten Sr. Maj. Fregatte „Seestern“ zu gestatten, daß er seine Aufwartung machen könne.

Der Präsident verneigt sich nur wieder schweigend und zeigt abermals sein Gebiß. Bölting wird unruhig; man hat ihm mitgeteilt, Se. Exzellenz spreche fertig englisch, doch es scheint fast, als ob er von seiner ganzen Rede kein Wort verstanden habe. Er richtet noch einmal dieselbe Frage an ihn, aber es erfolgt nur dieselbe Grimasse von seiten des alten Herrn. Jetzt wird der Leutnant verlegen, sein ganzer diplomatischer Ruf steht auf dem Spiel. Vergebens sinnt er auf ein Mittel, um sich aus der schwierigen Affäre zu ziehen, da ertönt auf einmal eine Klingel. Se. Exzellenz schnellt empor, verliert seine würdevolle Haltung und verschwindet spornstreichs durch eine Thür.

Dem Leutnant steigt ein Gedanke auf, bei dem ihm siedend heiß wird. In dem Augenblicke öffnet sich die Thür, durch welche der alte Herr verschwand, und ein Mulatte von mittleren Jahren und feinem gesellschaftlichen Anstande tritt in das Zimmer.

„Verzeihen Sie, Herr Leutnant,“ beginnt er in fließendem Englisch, „daß Sie so lange im Vorzimmer haben warten müssen, aber mein Diener ist ein erst vor kurzem engagierter Kruneger, der englischen Sprache nicht mächtig, und er hat es versäumt, mich rechtzeitig von Ihrer Anwesenheit zu unterrichten. Darf ich ergebenst bitten, in mein Zimmer zu treten?“

Bölting wird blutrot; was er vorhin kaum auszudenken wagte, verhält sich wirklich so. Sein diplomatisches Gefühl hat ihm einen argen Streich gespielt, und er hat den Herrn mit dem Diener verwechselt. Wenn das an Bord bekannt würde! Glücklicherweise hat das Quiproquo keinen Zeugen gehabt, und die Pseudo-Exzellenz versteht kein Englisch.

Die Liebenswürdigkeit des Präsidenten gibt dem Leutnant auch bald seine Selbstbeherrschung wieder und macht es ihm leicht, zum zweitenmale seines Auftrags sich zu entledigen. Nach zehn Minuten ist alles zur Zufriedenheit geregelt, und Bölting kehrt an Bord zurück, um dem Kapitän Meldung abzustatten.

Am andern Tage werden die offiziellen Besuche gemacht und die Salute ausgewechselt, wenngleich letzteres seitens der Republik einige Schwierigkeiten verursacht. Die Geschützrohre sind zwar vorhanden, aber die Kammern haben noch nicht das Geld für die Lafetten bewilligt, und der Kriegsminister sieht sich daher genötigt, die Kanonen zuvor auf Steinhaufen zu montieren, um schießen zu können.

Alles geht indessen gut, und mit Abschluß dieser Formalitäten ist der ungehinderte Verkehr zwischen Schiff und Land eröffnet. Der Kapitän erteilt mit großer Liberalität Urlaub, Kurzspleiß drückt mit Bezug auf den Gebrauch der

Boote ebenfalls ein Auge zu, und die gute Gelegenheit wird eifrig benutzt, um den interessanten Küstenpunkt nach allen Richtungen hin kennen zu lernen. Vogel und Genossen bereiten mit großem Ernst die auf mindestens acht Tage berechnete wissenschaftliche Expedition in das Innere vor, welche auf dem eine Meile nördlich von Monrovia sich ergießenden St. Paul-Strom vor sich gehen soll. Andere beabsichtigen auf dem Mesuradofluß landeinwärts zu dringen, und eine dritte Partie will zu Lande die Urwälder besuchen.

Vorher einigen sich jedoch alle darin, die Eigentümlichkeiten des Landes an Ort und Stelle zu studieren und wählen als passendste Lokalität dazu das in der Straße der Stadt gelegene Navy-Hotel, dessen koulanter Wirt, Mr. Darkey, ein Neger vom reinsten Wasser, es trefflich versteht, seinen Gästen den Aufenthalt im Hause angenehm zu machen.

Ein solennes Frühstück, an dem man sich für die von den Messevorständen erlittene Salzfleischunbill rächen will, und das neben zarten Affenkeulen auch ein Glas vaterländischen Rheinweins bietet, verschwindet in unglaublich kurzer Zeit, versetzt aber auch die Teilnehmer in eine angenehme Stimmung.

Bei Tische präsidiert nach englischer Weise Mrs. Darkey, eine Mulattin in gesetzten Jahren, die würdige Lebensgefährtin des Hotelbesitzers, Vorsteherin eines Frauenvereins für verschämte Arme und verschiedener anderer humaner Institute.

Neben anderen schätzenswerten Charaktereigenschaften besitzt sie auch die Gabe der Unterhaltung in hohem Grade und ist außerdem über alle Verhältnisse der Stadt genau orientiert. Nach einer halben Stunde sind die Seesternianer in sämtliche politischen und sozialen Mysterien Monrovias eingeweiht und haben auch beiläufig erfahren, daß Mrs. Darkey die Wäsche für die hier anlaufenden Schiffe besorgt.

Nur einen Punkt berührt die redselige Wirtin nicht, die Preise ihrer Waren, und sie thut sehr recht daran, um ihren Gästen nicht den Appetit zu verderben. Als nach dem Dessert die Rechnung erscheint, stehen ihnen die Haare zu Berge, die Preise sind echt afrikanisch, und Mrs. Darkey liefert dadurch den Beweis, daß man Vorsteherin des Vereins für verschämte Arme und dennoch unverschämt sein kann. Jedenfalls aber haben die Herren für das Studium liberianischer Eigentümlichkeit den passendsten Punkt ausgewählt und sind vorläufig befriedigt. Ihre ferneren Mahlzeiten beschließen sie jedoch entweder an Bord, oder als Picknick im Freien einzunehmen und sich dann die Affen selbst zu schießen.

Die beabsichtigten Partien sollen jetzt vor sich gehen, aber sie werden noch einige Tage verschoben, da es verlautet, daß der Präsident dem Offizierkorps ein offizielles Diner zu geben beabsichtigt und niemand diese vielversprechende Festlichkeit versäumen will.

Die Einladung ergeht, und alle dienstfreien Offiziere &c. geben ihr Folge. Bei Landung der Boote hat sich die gesamte Einwohnerschaft der Vorstadt, in der Bölting anfänglich den Präsidenten zu treffen fürchtete, am Ufer eingefunden und gibt der Gesellschaft bis vor die Stadt das Ehrengeleite. Hier werden die leichtgeschürzten Vorstädter jedoch durch Herrn Apollonius Applepie, General der Miliz — Liberia ist noch nicht so glücklich, ein stehendes Heer zu besitzen —

und Polizeidirektor auf energische Weise zurückgewiesen, um einer andern Bürgereskorte Platz zu machen, die aus Monrovianern besteht, zwar ebenso neugierig ist, sich jedoch wenigstens im Besitz von Beinkleidern und Unterröcken befindet.

Im Hause des Präsidenten haben sich bereits die Spitzen der Behörden und die hohen Würdenträger der Republik eingefunden, sämtlich Farbige, und nach der Vorstellung geht es zur Tafel. Das Diner läßt nichts zu wünschen übrig, auch an der Qualität der Weine finden die Kenner nichts auszusetzen; wenn man nicht in Gesellschaft der Schwarzen wäre, würde man glauben, in dem ersten Hotel einer europäischen Residenz zu dinieren.

Die Unterhaltung ist animiert, die Neger sind lebhaften Temperaments und sprechen gern und viel. Die Konversation wird in Englisch, der offiziellen Landessprache, geführt; einige der Herren verstehen jedoch auch französisch und der Finanzminister sogar etwas deutsch. Es ist bunte Reihe gemacht, und ein Weißer sitzt immer zwischen zwei Schwarzen, eine zarte Anspielung auf die Landesfarben der Fregatte.

Die einzelnen Tischnachbarn sind in eifrigem Gespräch begriffen; liberische und deutsche Verhältnisse geben genügenden und für beide Seiten interessanten Stoff, und man scheint sich sehr gut zu amüsieren. Nur Bölting und Dr. Salomo fühlen sich offenbar unbehaglich. Ersterem gegenüber serviert der würdevolle alte Herr von neulich mit den nackten Füßen und benutzt jede Gelegenheit, wenn der Leutnant aufblickt, ihm als alten Bekannten vertraulich zuzulächeln, was den feinen Diplomaten jedesmal schaudern macht und ihm vollständig den Appetit benimmt. Dr. Salomo dagegen sitzt verlegen und schweigend, weil er zwischen zwei Herren geraten ist, die weder französisch noch deutsch verstehen, während er selbst mit dem Englischen auf nichts weniger als vertrautem Fuße steht.

Endlich stellt sich durch Vermittelung des gegenübersitzenden Leutnant Bohr heraus, daß Salomos Nachbar zur Rechten, Dr. Hannibal Greasebelly, der Kultusminister, in Oxford studiert hat. Über Salomos Gesicht fliegt ein freudiges Lächeln, aller Verlegenheit ist auf einmal abgeholfen. Die Brücke des Verständnisses ist gefunden, und der Doktor beginnt die Unterhaltung mit einem kühnen „loquerisne latine?“ — „Loquor,“ ist die Antwort, aber ach, die Freude dauert nicht lange. Schon das nächste Wort klingt Salomos klassischem Ohr durchaus nicht ciceronianisch. Es lautet ungefährt wie „Ameise“, und die folgende Phrase bleibt ihm völlig unverständlich.

Der Minister hat sein Latein in England, der Doktor in Deutschland gelernt, da sitzt der Haken. Dort richtet sich die Aussprache nach den Regeln der englischen Grammatik; mit jenem „Ameise“ meinte der Kultusminister „amice“, und bitter enttäuscht sieht sich der arme Doktor abermals zu einem teilnahmlosen Schweigen verurteilt.

Gegen Ende der Tafel kommt die Reihe an die Toaste. Auch diese schrecklichsten aller Zuthaten eines Diners sind mit der Kultur in Liberia eingedrungen, und sie schießen wie Pilze aus dem Munde der verschiedenen Gäste auf. Das einzige Glück dabei ist, daß kein obligates Steckenbleiben Sprechern und Zuhörern den Angstschweiß auf die Stirn treibt, im Gegenteil erfüllt die Eloquenz der

Schwarzen die Europäer mit Staunen und Bewunderung, namentlich da sie vielfach eine Bildung und Kulturstufe verrät, die man bei früheren Sklaven durchaus nicht erwartet hat.

Nach aufgehobener Tafel, während welcher das Musikkorps der Fregatte mit deutschen Weisen das Ohr der Monrovianer ergötzt, erweitert sich der Gesellschaftskreis bedeutend.

In Anlaß einer so feierlichen Gelegenheit hat der Präsident geglaubt, nach nordamerikanischer Sitte einen allgemeinen Empfangstag anberaumen zu müssen, und in kurzer Zeit füllt sich der große Saal des Hauses mit einigen sechzig neuen Gästen, der Creme der Gesellschaft der Stadt, zu der auch Mrs. Darkey, Vorsteherin des Vereins für verschämte Arme, zählt.

Wurden bisher in dem kleinen Kreise jene komischen Seiten der Negernatur, die sich so häufig bei den freigewordenen Schwarzen zeigen, vermißt, so zeigen sie sich dagegen jetzt um so auffälliger. Die hervorragendsten derselben sind das lächerliche Selbstgefühl, welches der wenig gebildete unabhängige Schwarze so gern zur Schau trägt, die an Karikatur streifende Nachahmungssucht, was Sitten, Gebräuche und Kleidung der Weißen betrifft, das quirlige, unstäte Wesen und ein unaufhörliches Plappern.

Sie rufen bei den Europäern mehr als einmal ein Lächeln auf die Lippen, aber sie geben anderseits auch der Festlichkeit eine pikante Würze, wie sie selten einer Gesellschaft eigen ist.

Ein Kranz von Damen, der sich durch die Mannigfaltigkeit seiner Färbung auszeichnet, zieht vor allem die Aufmerksamkeit der Deutschen auf sich. Alle Schattierungen vom tiefsten Schwarz der reinen Rasse bis zum fast weißen Teint der Quarterone sind vertreten und die Toiletten darauf berechnet, sie möglichst vorteilhaft zur Geltung zu bringen.

Niedrige Kleider und kurze Ärmel setzen die Fülle des Nackens und die Rundung der Arme in das beste Licht, Krinoline und Schleppkleider verbergen die Plattfüße, und das Einreiben der Haut mit Öl macht die Damen in wahrem Sinne des Wortes zu g l ä n z e n d e n Erscheinungen.

Die Krone des Festes ist jedoch Miß Minerva Applepie, die Tochter des Generals und Polizeidirektors. Ihr Teint ist wie der schönste schwarze Samt, die Augen sprühen Feuer, zwischen den Korallenlippen schauen kokett zwei blendend weiße Zahnreihen hervor, und die Hunderte von kleinen zolllangen Zöpfchen, in die sie ihr kurzes wolliges Haar geflochten, geben dem Kopfe und der ganzen Erscheinung etwas höchst Originelles.

Natürlich wirkt sie auf das jüngere Personal der Fregatte wie ein Magnet, und Miß Minerva in ihrem hübschen Rosakleide bildet zum großen Kummer ihrer braunen und gelben Genossinnen, die wegen des teilweise in ihren Adern fließenden europäischen Blutes von den Weißen vorzugsweise Berücksichtigung erwarten, den Mittelpunkt der Huldigungen.

Der alte General, mit dessen Embonpoint der Schnitt der Uniform nicht Schritt gehalten, und der deshalb nur die beiden obersten Knöpfe der Weste zuknöpfen kann, schwimmt in Entzücken über die seiner Tochter widerfahrende Aus-

zeichnung und drückt aus Dankbarkeit rechts und links jedem die Hand, während die vernachlässigten Freundinnen sich durch boshafte Bemerkungen zu rächen suchen.

„Ich habe sie noch gekannt, als sie in New-Orleans Apfelsinen verkaufte und kein Hemde auf dem Leibe hatte," flüstert eine gelbe, hoch in die Saat geschossene Terzerone so laut ihrer Freundin zu, daß die ganze Gesellschaft es notwendig hören muß.

„Ach ja, ich erinnere mich," erwidert diese nicht leiser, „ihr Vater machte dem Hauptmann Somebody die Stiefel rein."

„Das Macherlohn für ihr Kleid schuldet sie meiner Schwester auch noch," fügt Mrs. Darkey, die Vorsteherin des Vereins für verschämte Arme, maliziös hinzu.

„Was die Deutschen wohl an dem kleinen „Nigger" mit ihrer Igelfrisur haben!" ruft Miß Rosaura Pennyfox, eine dürre Mulattin, die aber schönes, langes Haar besitzt.

Doch der kleine schwarze Sprühteufel kehrt sich nicht an die wohlwollenden Äußerungen der Freundinnen und nimmt mit ebensoviel natürlicher Grazie als Unbefangenheit die dargebrachten Huldigungen entgegen.

Was gäbe Dr. Salomo darum, wenn er soviel Englisch verstünde, um dem kleinen Kobold auch einige angenehme Sachen zu sagen, aber Lateinisch spricht Minerva leider nicht, und so muß er sich für seinen guten Willen mit einem Händedrucke des glücklichen Vaters begnügen, dessen Weste jetzt nur noch durch den obersten Knopf gehalten wird, und der vergebens bemüht ist, sich den Freudenschweiß von der Stirn zu wischen, da der enge Frack ihm nicht gestattet, die Hände bis zu dem Gesicht zu bringen.

Nachdem eine halbe Stunde in lebhafter Konversation vergangen, regt sich bei den jüngeren Seesternianern trotz der für solche Vergnügungen ungünstigen Landestemperatur die Tanzlust. Die weißen Handschuhe werden hervorgeholt, die Musik beginnt einen langsamen, dem Klima angemessenen Walzer, und die Tänzer suchen nach Engagements. Aber o weh! überall gibt es Körbe. „Ich danke Ihnen, aber ich kann nicht tanzen," erklingt es in den verschiedensten Tonarten, wenn auch mit schwermütigen Seufzern. Die Deutschen stehen versteinert; junge Mädchen von fünfzehn bis zwanzig Jahren können nicht tanzen, das ist nicht möglich, dahinter steckt etwas anders.

„Ach, ich tanze leidenschaftlich gern," flüstert der kleine Sprühteufel Vogel zu, der natürlich seine jüngeren Kameraden beiseite geschoben und das hübsche Mädchen zuerst engagiert hat, „aber wir dürfen nicht."

„Weshalb dürfen Sie nicht?" fragt Vogel erstaunt.

„Dr. Greasebelly hat es verboten, er sagt, Tanzen sei Sünde."

Vergebens sucht Vogel die Autorität des Kultusministers zu untergraben, — Minervchen bleibt fest, wenngleich sie sichtbar gegen die Verlockung ankämpft und den niedlichen Medusenkopf unbewußt nach dem Takte des reizenden Gunglschen Walzers wiegt.

Vogel schießt wütende Blicke auf den Minister, der, mit Mrs. Darkey in einer Unterredung begriffen, ihm als der ungerechteste Tyrann erscheint. Schon

sinnt er auf einen Streich, um sich an dem hohen Würdenträger zu rächen, als der Kapitän — fast scheint es wie Absicht — ihm zu Hilfe kommt, den Minister in ein Gespräch verwickelt und ihn allmählich dabei in ein anstoßendes Zimmer lotst.

Vogel, der sofort die Situation zu benutzen weiß, flüstert inzwischen dem Kapellmeister etwas in das Ohr und gibt auch für seine jüngeren Kameraden Parole aus. Als die letzte Spitze des ministeriellen Frackzipfels in der Thür verschwindet, verklingen auch die letzten Takte des sanften Walzers, aber unmittelbar danach ertönt ein rauschender Galopp. Vogel umfaßt den kleinen Kobold, die übrigen Kadetten folgen seinem Beispiel, und sieben schwarzweiße Paare wirbeln urplötzlich durch den Saal. Zwei Takte lang lassen sich die jungen Mädchen nachziehen, dann aber ist ihr Widerstand besiegt, Lust und Freude blitzt aus den feurigen Augen, die Musik scheint sie zu elektrisieren, Dr. Greasebellys Verbot ist vergessen, und sie fliegen beseligt am Arme ihrer Tänzer dahin.

Mrs. Darkey verdreht die Augen, Miß Rosaura Pennyfox hat einen Anfall von Krämpfen, aber es dauert nicht lange; Leutnant Bohr und der Zahlmeister lassen sich ihnen vorstellen und bitten um einen Tanz. In ihrer Überraschung vergessen sie ihre Entrüstung, sie lassen sich verführen, und wenige Augenblicke danach sind sie auch in den Wirbel mitgerissen. Bölting hat die gelbe Terzerone engagiert: er hätte sich gar zu gern eine der kleinen Schwarzen geholt, aber wer bürgt ihm dafür, daß er bei einer Gesellschaft von so echt republikanischem Gepräge nicht an die Tochter des alten würdigen Herrn mit den kurzen Beinkleidern gerät?

Bald schmückt keine einzige Dame mehr die Wand, der Galopp wird immer schneller und rauschender, die Paare sind unermüdlich! Den anwesenden farbigen Herren zuckt es ebenfalls in den Füßen; Damen sind nicht mehr vorhanden, sie umschlingen sich gegenseitig, und nach einigen Minuten sind nur noch zwei Personen in dem Saale zu erblicken, die der Verführung widerstanden haben, der vom Kapitän freigelassene Dr. Greasebelly und General Applepie. Um nicht von dem tollen Wirbel überrannt zu werden, haben sie sich vis-à-vis in die Thüren gestellt; dem General ist vor Freude der letzte Westenknopf abgesprungen, aber das schmale Rückenteil des Fracks gestattet ihm noch immer nicht, sich den Schweiß zu wischen. Der Minister würde vor Wut über das tanzende Volk erbleichen, wenn es bei seiner schwarzen Haut möglich wäre; er ist eben im Begriff, der abtrünnigen Mrs. Darkey einige Zornesblicke zuzuschleudern, da fliegen Vogel und der kleine Sprühteufel an ihm vorüber. Dem nichtsnutzigen Kadetten fällt es auf einmal ein, links herumzutanzen, und der vorstehende Bauch des Ministers erhält durch das unerwartete Manöver einen Stoß, der nach einem Diner ihn notwendig eine Zeitlang kampfunfähig machen muß. Ohne seine Plattfüße würde er gewiß den Halt verloren haben, diese retten ihn vor dem Hinstürzen, aber seine ganze Konstitution ist so erschüttert, daß er einen Divan aufsuchen muß und in einem Nebenzimmer verschwindet, wo seine hohen Kollegen mit dem Präsidenten im Whist vertieft sind.

Dem Galopp folgt eine Polka, der Polka ein Walzer, und so geht es fort, bis Mitternacht längst vorüber ist. Endlich gibt die Ankunft der Boote das

Zeichen zum Aufbruch, und zum größten Bedauern der unerschöpflichen Tänzer packt das Musikkorps die Instrumente ein.

Das interessante Fest ist beendet, und man trennt sich allseitig befriedigt. In zarter Aufmerksamkeit hat General Applepie die der Polizeidirektion und dem Kriegsministerium gehörige Laterne anzünden lassen und trägt sie höchst eigenhändig dem Offizierkorps auf dem Rückwege vor, da die Nacht mondlos, das Terrain sehr koupiert ist und sich die Straßenbeleuchtung in Monrovia nur auf die umherschwirrenden Glühwürmer erstreckt. Man gelang deshalb glücklich und ohne Beinbrüche zum Landungsplatze, und im letzten Augenblicke des Abstoßens erscheint auch noch Vogel, der bis dahin spurlos verschwunden war. Er hat bei Miß Minerva Vaterstelle vertreten und sie nach Hause geleitet.

Die Heimfahrt geht ohne Unfall von statten, und so schließt dieser in den Annalen Liberias ewig denkwürdige Tag, der alle politischen und sozialen Verhältnisse der Republik auf den Kopf gestellt und auf Jahre hinaus dem allmonatlich erscheinenden „Liberia Herald“ reichen Stoff zu Leitartikeln gegeben hat.

Einige Tage darauf wird auch die lang besprochene wissenschaftliche Expedition in das Innere wirklich in das Werk gesetzt und die Ausrüstung der Pinasse mit großem Eifer betrieben. Außer den vier Musketen, die Kurzspleiß zur Disposition gestellt und die der Büchsenmacher so weit in stand gesetzt, daß sie einige Tage vorhalten, sind noch ein halbes Dutzend Jagdflinten und Terzerole aufgegabelt, so daß sich jeder der Teilnehmer im Besitz einer Schußwaffe befindet. Die Matrosen werden mit Enterpiken und Beilen zum Aufspießen von Riesenschlangen und Fällen von Urbäumen armiert, der Doktor packt eine Apotheke ein, und von allen alten Uniformstücken werden die Knöpfe abgeschnitten, um als Bezähmungsmittel für wilde Völkerschaften und Anbahnung von Tauschhandel zu dienen. Zelte, Kochgeschirre, Hängematten und sonstiges Gerät für Biwaks werden natürlich nicht vergessen und ebenso wenig der nötige Proviant für acht Tage, wodurch schließlich das Boot dergestalt gefüllt ist, daß kaum Platz zum Sitzen übrig bleibt.

Um nicht zu sehr von der Hitze zu leiden, ist der frühe Morgen zur Abfahrt gewählt, und nach einer vor innerer Aufregung schlaflos zugebrachten Nacht macht sich die Gesellschaft drei Stunden vor Sonnenaufgang auf den Weg.

Frischer Landwind begünstigt die Fahrt; ein heftiges Gewitter hat während der Nacht die Atmosphäre bedeutend abgekühlt, und der bezogene Himmel verspricht eine angenehme Temperatur für den Tag. In lebhafter Unterredung über die bevorstehenden Abenteuer segelt man längs der flachen Küste und sucht die Mündung des St. Paulstroms.

Das Boot macht bei der schlanken Brise seine sechs Knoten, aber trotzdem man schon anderthalb Stunden unterwegs und die Mündung nur eine Meile von Monrovia entfernt ist, läßt sie sich nicht entdecken. Vogel, der nautische Leiter der Expedition, erklärt als Sachverständiger diesen Umstand aus einer Gegen-

strömung, und abermals segelt man eine Stunde, ohne etwas anderes als den ununterbrochenen Sandstrand zu erblicken.

Jetzt wird die Sache bedenklich; nach der Fahrt hat das Boot drei deutsche Meilen zurückgelegt, und Vogel äußert etwas kleinlaut, möglicherweise könne man bei der Dunkelheit doch wohl am Flusse vorbeigefahren sein. Das ist störend, aber man macht aus der Notwendigkeit eine Tugend und beschließt zur größeren Sicherheit vor Anker zu gehen.

Bei Tagesanbruch bestätigt sich Vogels Vermutung über das Vorhandensein einer Strömung, nur ist sie nicht entgegen, sondern mit, und das Boot ist infolge dessen etwa zwei Meilen zu weit gefahren. Kap Mesurado erscheint als ein bläulicher Hügel, und von der Fregatte entdeckt man nach langem Suchen nur die Mastspitzen über dem Horizonte.

Diese Wahrnehmung beeinträchtigt die gute Laune der Naturforscher um so mehr, als jetzt der Wind von vorn kommt und die zwei Meilen zurückzurudern sind.

Nach drei höchst langweiligen Stunden, während welcher sich die Expeditionäre gegenseitig anschweigen, ist man endlich am Ziele angelangt und befindet sich vor der Barre des Stromes, auf der eine ziemliche Brandung steht. Um dieselbe ungefährdet zu passieren, muß man dem Boote eine so schnelle Fahrt geben, wie die aufrollenden Wellen selbst haben. Die ermüdeten Matrosen können jedoch nicht rasch genug rudern, und so geschieht es, daß eine See geschwinder als das Boot ist und höchst ungalant nicht nur die hinten sitzende Gesellschaft gründlich durchnäßt, sondern auch die Pinasse halb mit Wasser füllt.

Glücklicherweise ist die Barre jetzt passiert, und das Boot entgeht dadurch der Gefahr, durch eine zweite Welle zum Sinken gebracht zu werden. Bei Besichtigung des angerichteten Schadens findet sich der mitgenommene Schiffszwieback gänzlich aufgeweicht, jedoch sieht man darüber fort, da die in einen kupfernen Kasten eingeschlossene Munition trocken geblieben ist. Ohne Brot kann man wohl in die Urwälder vordringen, nicht aber ohne Schußwaffen. Das Boot wird leer geschöpft, die Gesellschaft entledigt sich der nassen Kleider, aber trotz krampfhafter Versuche von seiten Vogels, die Sache von der humoristischen Seite aufzufassen, will diese Art von Abenteuern den Reisenden durchaus nicht behagen, und die Stimmung wird immer gedrückter. Hinter der Mündung erweitert sich der St. Paul zu einigen tausend Schritten; seine Ufer sind mit Mangroven eingefaßt deren engverschlungenes Wurzelwerk dem Landen eine undurchdringliche Barriere entgegensetzt. Das Laubdach ihrer weit über das Wasser reichenden Zweige gewährt aber wenigstens Schutz gegen die sengenden Strahlen der das Gewölk durchbrechenden Sonne.

Eine Stunde lang rudert das Boot in ihrem Schatten dahin, ohne daß sich die eintönige Szenerie der Landschaft ändert. Sechs Stunden sind die Touristen bereits unterwegs, sie können in der engen Pinasse nicht einmal die Füße ausstrecken und sind ganz kontrakt geworden. Vergebens spähen sie nach Flußpferden und Krokodilen; einige Tauchermöwen, die kreischend über dem Strome schweben

und blitzschnell herabschießen, um nie fehlend ihre Beute mit den spitzen Schnäbeln aufzuspießen, sind das einzige Jagdwild, was in Sicht kommt.

Endlich erscheint eine mit niedrigem Buschwerk bedeckte kleine Landspitze, auf der man einige Negerhütten zu entdecken glaubt. Dieser Anblick erweckt die Lebensgeister wieder, dort wird endlich eine Landung möglich, den Hungrigen winkt ein Frühstück, die Matrosen ziehen mit frischen Kräften an den Riemen, doch Vogel hemmt plötzlich durch das Kommando „langsam rudern!" den neuerwachten Eifer. Er ist sich der auf ihm ruhenden Verantwortlichkeit bewußt geworden und denkt an die Möglichkeit eines feindlichen Widerstandes. Es müssen die nötigen Vorsichtsmaßregeln getroffen und strategische Operationen entworfen werden. Der Oberbefehlshaber zeigt sich dieser schwierigen Aufgabe vollständig gewachsen und entledigt sich ihrer in ebenso umsichtiger wie kühner Weise. Er bestimmt eine Muskete, zwei Terzerole und eine Enterpike als Reserve zur Deckung eines etwaigen Rückzuges, ordnet die Ausschiffung des übrigen Heereskörpers an, rekognosziert das Ufer und läßt schließlich auf die Spitze der Landzunge zu halten, wo er ein Kanoe liegen sieht. Seine Dispositionen sind so vortrefflich, daß alles ohne den geringsten Unfall von statten geht; nur eine Schachtel Zündhütchen fällt unbemerkt in das Wasser und ertrinkt.

Die Landungstruppen setzen sich jetzt mit gefälltem Bajonett in Marsch und dringen auf das Dorf ein, aber trotz allen Herzklopfens zeigt sich leider kein Widerstand. Die Hütten stehen leer; mit außerordentlicher Bravour wird eine nach der andern erobert, schon glaubt man im Besitze der ganzen feindlichen Position zu sein, da entdeckt die Avantgarde in der Ferne plötzlich eine Schar Schwarzer, die sich auf einem freien Platz am andern Ende des Dorfes gesammelt hat und aus deren Mitte man Gewehrläufe blitzen zu sehen glaubt.

Die Lage wird kritisch, ein feindlicher Zusammenstoß und Blutvergießen scheint unvermeidlich. Vogel nimmt Stellung hinter einer Hütte und läßt Karree formieren, obwohl die gleichmäßige Verteilung von drei Musketen auf vier Fronten einige Schwierigkeiten macht; dann erwartet alles in atemloser Spannung das Hervorbrechen der Wilden und ihr Kriegsgeheul. Die Minuten schleichen mit bleiernen Füßen dahin, doch der Feind regt sich nicht; auch er scheint zu beobachten. Eine Viertelstunde vergeht; die Ungewißheit wird zur Qual, und Vogel beschließt eine nochmalige Rekognoszierung. Dichtes Buschwerk zieht sich bis in die Nähe der Wilden, die noch immer unbeweglich ihre Position behaupten. Der Verwalter wird ausersehen, sich unter dem Schutze der Sträucher hinanzuschleichen. Er macht anfangs einige Schwierigkeiten, aber Vogels dominierender Blick schmettert ihn zu Boden, und er gehorcht dem Befehle.

Wiederum klopfen die Herzen hörbar vor Aufregung, wiederum vergehen fünf endlose Minuten, da hallt plötzlich ein furchtbares Geschrei von jenseits herüber und läßt in den Adern der Nichtkombattanten das Blut erstarren. „Klar zum Gefecht!" kommandiert Vogel, und die drei Musketen knacken mit Vehemenz. Mit geschwungenem Säbel steht er vor der Front, aber vergebens erwartet man die Feinde; das Kriegsgeheul scheint sich eher zu entfernen als näher zu kommen.

Der Kommandierende tritt hinter der Hütte vor und schaut durch sein Fernrohr nach dem Punkte, wo die Wilden waren. Sie sind verschwunden, aber der Verwalter steht mitten auf dem freien Platze und winkt. Das Karree setzt sich in Marsch und langt im Sturmschritt bei ihm an. Der Verwalter empfängt die tapfern Streiter mit Lachen. Die schwarze Schar bestand nur aus Frauen und Kindern, die bei seinem Anblicke vor Angst in alle Winde gestiebt sind. Die Männer des friedlichen Krudorfes sind sämtlich an die Küste zur Arbeit ausgezogen, nur ein Greis ist zurückgeblieben, und um ihn hatten sich die Flüchtigen gesammelt, bis das Erscheinen des Verwalters sie plötzlich mit Schreckensgeschrei auseinander sprengte.

Mit vieler Mühe gelingt es, die Flüchtigen zurückzurufen und zu beruhigen. Geschenke von Uniformknöpfen und Zigarren überzeugen sie endlich von den friedlichen Absichten der Weißen; unter einer Fächerpalme, die das Rathaus des Dorfes vertritt, wird ein feierlicher Freundschaftstraktat geschlossen und mit einem Frühstück besiegelt. Das vom Seewasser aufgeweichte Brot wird an die Schwarzen verteilt, diese bringen dafür Kokosnüsse und Früchte, und bald herrscht die schönste Eintracht unter den Neuverbündeten.

Man erkundigt sich nach dem Urwalde; ah! welche Freude, er ist ganz nahe, kaum tausend Schritte entfernt. Dort, jener kleine Fluß, der in den St. Paul mündet, führt direkt hinein.

„Gibt es auch Elefanten?“ fragt Dr. Salomo erregt.

„Viel!“ lautet die Antwort eines munteren fünfzehnjährigen Burschen, der ganz gut das Englische radebrecht und als Führer engagiert wird.

Ein Freudenstrahl verklärt die Gesichter der Naturforscher; nach so vielen Schwierigkeiten ist endlich das Ziel erreicht, der ersehnte Urwald da. Schleunigst wird das Biwak abgebrochen, und unter Führung Madimos, des schwarzen Burschen, setzt sich das Boot in Bewegung.

Der kleine Fluß ist schnell erreicht, und das Boot fliegt auf seiner glatten Spiegelfläche schnell dahin. Die niedrige Mangrove verschwindet und riesige Stämme streben in niegesehener Höhe dem Himmel zu. Üppig wuchernde Schlinggewächse ranken sich zu ihren Wipfeln empor, und hier und dort quillt aus dem Absatze eines Astes ein dichter Strauß kostbar gefärbter und duftender Orchideen. Baumartige Farnkräuter besäumen das Ufer und wiegen ihre feingefiederten Zweige in dem sanften Windhauche, der über das Wasser zieht. Die schlanke Kokospalme, die melancholische Banane mit ihren saftgrünen Blättern, der mächtige weitverästete Papasbaum mit den wohlschmeckenden Früchten von der Größe eines Kinderkopfes, der Zuckerahorn in rötlichbraunem Laubschmucke — sie geben Zeugnis von der Erhabenheit und dem Reichtum einer tropischen Urnatur und erfüllen die Reisenden mit Staunen und Bewunderung. Ein eigenes Gefühl ergreift sie bei dem Gedanken, in diese geheimnisvolle Wildnis einzudringen, die vielleicht noch nie zuvor eines Menschen Fuß betreten. Die Majestät des dunkeln Waldes, die feierliche Stille, die ungeahnte Mannigfaltigkeit und Großartigkeit der Vegetation — das alles wirkt eine Zeitlang fast überwältigend. In stummes Schauen versunken streift das Auge über die Wunder der fremden Welt und glaubt sich

in ein Feenreich versetzt. Jede Biegung des Flusses eröffnet dem Blicke ein neues Bild und entzückt ihn durch seine wechselvolle Schönheit.

Allmählich wird der Fluß enger; die Blätterkronen der Bäume wölben sich über ihm zu einem dichten Dache, durch welches kein Sonnenstrahl mehr dringt, die Wurzeln und Zweige hindern die Passage, und oft kann das Boot nicht mehr die Ruder gebrauchen, sondern muß mit den Haken fortgeschoben werden.

Da reißt ein plötzliches Krachen und Rauschen in dem nahen Gebüsch die Touristen aus ihrer stillen Betrachtung.

„Elefanten!“ ruft der eine; „Tiger!“ der andere; „Hirsche!“ der dritte, und alle schnellen in höchster Aufregung von ihren Sitzen empor. Das aufgescheuchte Wild stürmt waldeinwärts, man hört das Brechen der Zweige und sieht die Wipfel der Farnkräuter sich heftig bewegen. Gleichzeitig scheint aber der ganze Urwald lebendig zu werden; oben in den Bäumen flattert und pfeift und zischt es, die Äste biegen sich und schwanken, als würden sie vom Sturmwind gepeitscht, und doch regt sich kein Lüftchen, im wilden Chaos erschallt mißtönendes Geschrei unsichtbaren Getiers.

Entsetzt schauen sich die Naturforscher an, es ist, als ob die wilde Jagd über ihren Köpfen dahinsauste.

Nur Madimo sitzt ruhig auf dem Steven des Bootes und schlenkert mit den Beinen. Mißtrauisch blicken die Matrosen zu ihm auf und halten ihn selbst für einen Waldteufel, der sie hier unter seine Brüder und in ein Zauberland gelockt. Grinsend zeigt er ihnen seine Zähne. „Monkey!“ lacht er und amüsiert sich offenbar über die furchtsamen Gesichter. Er hat recht; in demselben Augenblicke rauscht wieder ein großer Zweig über dem Boote, Hunderte von Affenköpfen mit gefletschten Zähnen schauen durch das dichte Laub und ein Hagel von Nüssen und Früchten saust auf die Besatzung nieder. Es ist eine regelrechte Attacke, und es heißt sich verteidigen. Die Gewehre fliegen an die Backe und donnernd rollen die Schüsse durch den Wald. Die Affenschar entflieht mit Geheul, aber es ist nur Kinderspiel gegen das, was folgt. Tausende von Tierstimmen erheben sich ringsum und erfüllen den stillen Wald mit markdurchdringendem Geschrei. Überall in dem Unterholz raschelt und kracht es von der Flucht des aus seiner Ruhe aufgeschreckten Wildes, Schwärme von Holztauben schwirren in den Lüften und rufen ihr melancholisches Kurkurr, buntgefiederte Papageien schlüpfen durch das dunkle Laub und lassen ihr gellendes Kreischen hören, und mit mächtigem Flügelschlag heben sich die Raubvögel von ihren Horsten in den Wipfeln der gigantischen Bäume, als wollten sich alle den Fremdlingen widersetzen, die es wagen, ihre unerforschte Heimat zu entweihen.

Doch diese lassen sich nicht von ihrem Vorhaben abschrecken; das wilde Konzert gibt ihnen die Überzeugung, daß sie wirklich sich jetzt im Urwalde befinden. Was sie gehört und gesehen, übertrifft ihre hochgespanntesten Erwartungen. Humboldts und Schleidens beredte Schilderungen sind nur schwache Schatten der Wirklichkeit. Nun können auch die Abenteuer nicht fehlen; der Wald wimmelt von wilden Tieren und die kühnen Jägerherzen klopfen vor freudiger Erregtheit.

Einstimmig wird die Landung beschlossen und die Pinasse setzt sich gegen das Ufer in Bewegung. Leider wird der Fluß nach beiden Seiten so seicht, daß das schwere Boot festfährt, als es noch zwanzig Schritt vom Ufer entfernt ist. Den vereinten Anstrengungen aller gelingt es, dasselbe noch drei bis vier Schritt weiter zu schieben, dann aber sitzt es wie angenagelt. Man versucht es wieder zurückzubringen, um eine andere günstigere Landungsstelle aufzufinden — aber vergebens, es rührt sich nicht von der Stelle. Es bleibt nichts übrig, als es dadurch zu erleichtern, daß die Besatzung über Bord springt. Es geschieht, aber der Grund ist so morastig, daß alle bis an die Hüften versinken und sich nur mit Mühe wieder in das Boot retten können. Der Morast erklärt auch das unbegreifliche Festsitzen des Bootes. Die Abenteuer beginnen schnell, aber sie sind denen auf der Barre ähnlich und wollen nicht munden. Schöne Aussichten, Gott weiß, wie lange hier sitzen zu bleiben! Eine Kommunikation mit dem Lande muß notwendig geschaffen werden, um das Boot leer zu machen, da sonst kein Gedanke daran ist, es von der Stelle zu bewegen — es fragt sich nur wie? Durch den Fluß kann niemand das Ufer erreichen, zum Schwimmen ist das Wasser zu seicht, das Waten verhindert der weiche und doch zähe Morast; um eine Brücke zu schlagen, müßten die Bootsmasten die doppelte Länge haben.

Ratlos blickt sich die Gesellschaft an. Gegenüber am Ufer steht eine schöne Stechpalme. Könnte man sie fällen, so würde sie bis zum Boote reichen und eine Brücke bilden. Dazu muß aber wieder jemand an Land.

Nach längerer fruchtloser Überlegung entschließt sich Vogel, selbst noch einen Versuch zu machen. Er läßt die Masten vorn über den Steven legen und schafft sich dadurch eine gefahrlose Passage von zwanzig Fuß; immerhin bleibt aber noch ebensoviel Morast bis zum Ufer. Beim Gehen sinkt er zu tief ein, er würde ertrinken, er beschließt deshalb auf allen vieren zu kriechen, um sein Gewicht auf mehrere Punkte zu verteilen. Um die Brust befestigt er sich ein dünnes Tau, um im Notfalle an Bord zurückgeholt zu werden, entledigt sich seiner Kleider und beginnt seinen gefahrvollen Weg unter atemloser Spannung der übrigen.

Dem Anscheine nach gelingt alles gut, und er arbeitet sich kräftig durch den schwarzen Schlamm. Schon hat er drei Viertel der Strecke zurückgelegt, da ermattet er auffallend. Die Bewegungen werden langsamer, endlich hören sie ganz auf und der bis dahin sichtbare Kopf verschwindet hinter den Blättern eines sich dicht über das Wasser streckenden Sykomorenzweiges. Eine tödliche Angst ergreift die im Boot Zurückgebliebenen; sie rufen seinen Namen — keine Antwort; sie versuchen an dem Taue zu ziehen — es gibt nicht nach, der Unglückliche muß tief im Schlamm versunken sein. Noch stehen sie in stummer Unschlüssigkeit und bleich vor Schreck; da ertönt ein schwacher Laut vom Ufer herüber, die Blätter des Zweiges bewegen sich und der Verlorene erscheint auf festem Boden. Ein freudiges Hurra begrüßt ihn, aber er vermag nicht zu antworten. Zum Tode ermattet sinkt er zur Erde und braucht fast eine Viertelstunde, um so viel Kräfte zu sammeln, daß er sich aufrichten und mit den Kameraden sprechen kann.

Der Sykomorenzweig ist sein Retter gewesen; kaum noch zwei Schritte vom

Ufer entfernt, hätte er elend ertrinken müssen ohne ihn. So konnte er den Arm um ihn schlingen und sich soweit erholen, um das Land zu erreichen.

Eine an dem Tau ihm zugeschickte Flasche Wein restauriert ihn in kurzer Zeit; ein Beil folgt nach, und bald stürzt die Stechpalme unter seinen Streichen. Ihre Krone liegt ganz nahe am Boot; Masten und Riemen stellen eine Verbindung mit ihr her und schaffen eine Brücke, auf der man landen kann. Mit der Passage der Menschen geht es noch leidlich, die Sachen machen jedoch mehr Schwierigkeiten, und es vergeht über eine Stunde, ehe das Boot geleert ist und flott wird. Man schiebt es jetzt zurück in das tiefere Wasser, aber dadurch entsteht eine neues Dilemma; die Verbindung mit dem Lande ist abermals unterbrochen. Es bleibt nichts übrig, als einen bequemen Landungsplatz aufzusuchen und die Sachen am Ufer entlang dorthin zu schleppen. Die günstige Stelle findet sich kaum hundert Schritt unterhalb, das Boot kann mit dem Steven an Land stoßen, und jubelnd verkünden es die Matrosen. Man will sich mit den Gegenständen in Marsch setzen, da zeigt sich aber erst der Urwald in seiner wahren Gestalt.

Vom Flusse aus gewährte er ein prachtvolles Schauspiel; die Großartigkeit und Mannigfaltigkeit seiner äußeren Erscheinung, die ungeahnte Üppigkeit der Vegetation, die hehre Schönheit der gigantischen Stämme mit ihren gewaltigen Laubkronen, der unerschöpfliche Reichtum des Bodens, der sich in Tausenden der verschiedensten Bäume und Sträucher bekundet, die glühende Farbenpracht der Blumen und Blüten — das alles riß das trunkene Auge zur staunenden Bewunderung hin und berauschte die Sinne, doch im Walde selbst ist der Eindruck ein gänzlich verschiedener.

Die Riesenbäume senden vom Gipfel, aus allen Zweigen und aus den Stämmen Luftwurzeln nieder, die sich in den Boden graben und den Mutterbaum auf hundert Schritte mit dichtem Pallisadenwerk umgeben. Die üppigen Schlinggewächse ranken sich daran empor und verweben es zu einer undurchsichtigen Wand; vergebens sucht das forschende Auge nach einer Öffnung, durch welche ein menschlicher Körper dringen könnte. Bei jedem mühsam vorwärts gethanen Schritte, der sich nur durch den steten Gebrauch der Beile ermöglichen läßt, fällt von den erschütterten Zweigen ein Heer von Ameisen auf die ungeschützten Körper und bringt sie mit ihren brennenden Bissen zur Verzweiflung. Ein dumpfer Modergeruch entquillt dem feuchten Boden, den durch das dichte Blätterdach nie ein Sonnenstrahl erreichen kann. Schwärme von Moskitos dringen in Auge, Nase und Ohren; an den Dornen und stachligen Blättern der Mimosen, welche die sumpfige Erde bedecken, zerreißen Kleider und Haut, oben in den Bäumen grunzt ein Heer unsichtbarer Affen und läßt faule Früchte, Holzstücke und noch unangenehmere Sachen herabregnen. Das ist der Urwald von innen, wie er sich jetzt den auf das bitterste enttäuschten Forschern präsentiert. Welchen Kontrast bildet diese traurige Wirklichkeit zu den Bildern, die ihre Phantasie bisher ihnen vorgezaubert!

Unter Kokospalmen, im Schatten duftiger Orangenbäume wollte man lagern, an Pisangstämmen unter dem Schirmdach ihrer mächtigen Blätter die Hängematte

zum luftigen Biwak schlingen, die mit dem Aroma Tausender von Blüten geschwängerte Atmosphäre atmen und sich von den im Abendwinde leise rauschenden Blättern in den Schlaf summen lassen.

Alle diese schönen Träume sind jetzt dahin. Nach stundenlanger schwerer Arbeit hat man zerrissen, zerstochen, blutend und halbtot vor Erschöpfung sich den Weg bis zum Boote gebahnt; wohin das Auge blickt, stößt es überall nur auf die dichte undurchdringliche Wildnis, nirgends bietet sich Aussicht auf bessern Erfolg.

Die Lust nach Abenteuern ist vergangen, der Gedanke an Elefantenjagden und wunderbare Entdeckungen aufgegeben, der Urwald allen gründlich verleidet. Um wenigstens nicht ohne jedes Ergebnis zu sein, wird vom Boote aus Jagd auf die in Schußbereich kommenden Vögel gemacht, doch schon nach wenigen Schüssen fehlen die Zündhütchen. Vergebens wird alles umgekehrt; die Schachtel, welche den Vorrat enthielt, ist und bleibt verschwunden, sie ruht sanft auf dem Grunde des St. Paulflusses.

Dadurch ist die Rückkehr an Bord schon von selbst geboten; ohne gesprochenen Befehl wendet sich das Boot, Madimo wird an seinem Dorfe abgesetzt und dann der Kurs stromabwärts genommen. Es gelingt, die Barre noch vor Eintritt der Dunkelheit glücklich zu passieren, doch nun trifft man frischen Wind von vorn. Er hat eine kurze krappe See aufgewühlt und das Boot kommt trotz größter Anstrengung von seiten der Ruderer nur höchst langsam vorwärts. Der Leuchtturm auf Kap Mesurado und die Laterne an der Besansgaffel des „Seestern“ wollen durchaus nicht näher rücken und tragen durch ihr hartnäckiges Fernbleiben nicht zur Verbesserung der Stimmung bei. Die Pinasse stampft tot in der See auf und nieder und nimmt soviel Wasser über, daß unausgesetztes Schöpfen sie kaum leer zu halten vermag. Vogel sieht sich genötigt, sie zu erleichtern und Entbehrliches über Bord zu werfen. Das Baum- und Strauchwerk, mit dem Dr. Salomos botanischer Eifer das Boot halb gefüllt, die trotz allen Reisekummers von ihm aufgelesenen Mineralien, die geschossenen und in der Dunkelheit bereits zertretenen Vögel, die Proviantvorräte, der Ballast, alles muß über Bord wandern, um den angestrebten Zweck endlich zu erreichen. Nach sechsstündigem Rudern, durchnäßt bis auf die Haut, auf das äußerste ermattet und tief gebeugt unter der Last vereitelter Hoffnungen, langen endlich die so schwer heimgesuchten Elefantenjäger an Bord des „Seestern“ an.

Wer den Schaden hat, darf für Spott nicht sorgen, sagt das alte Sprichwort und bewährt sich auch in diesem Falle. Die Expedition muß noch lange als Zielscheibe witzigen Hohnes dienen, und wenn Vogel während des ferneren kurzen Bleibens der Fregatte nicht noch einigemale Vaterstelle bei Minervchen vertreten hätte, würde er von Afrika gewiß einen ebenso trübseligen Eindruck erhalten haben, wie Dr. Salomo, der sich fest vorgenommen, bei seiner Rückkehr A. von Humboldt und Dr. Schleiden wegen ihrer falschen Schilderungen der Urwälder durch eine wahrhaftige Darstellung der Thatsachen gründlich zu blamieren.

Ein Sonntagnachmittag.

In der Kammer des Bottelier geht es einmal wieder lustig her. Es ist wahrhaft rührend, mit welcher Pietät die Stammgäste des Sonntagsnachmittagsklub sich der Geburtstage ihrer Verwandten, und sei dies auch im zehnten Grade, erinnern, und wie sie in treuer Familienanhänglichkeit darauf bedacht sind, dieselben in passender Weise zu feiern. Heute handelt es sich jedoch nicht um einen Verwandten, sondern um einen der Stammgäste selbst. Der alte Schramm hat in voriger Woche das zweite halbe Jahrhundert seines Lebens begonnen und der Bottelier eine solenne Nachfeier dieses wichtigen Ereignisses in seinem Salon veranstaltet. In irgend einem Winkel haben sich noch einige abgelegte Flaschen Rums vorgefunden und davon ist ein recht anständiger Grog gebraut, beinah so steif, wie eine doppelt gereffte Marssegelkuhlte.

Außer dem Geburtstagskinde sind nicht nur dessen wachfreie Kameraden Kattblock, Lebrecht und einige andere Unteroffiziere zu der Sitzung geladen, sondern auch mehrere ältere Matrosen, die man im hohen Rat der Teilnahme an der Tafelrunde für würdig erachtet hat.

Sie haben sich, so gut es der enge Raum gestattet, um den Tisch gestaut, ihre kurzen Kalkstummel dampfen mit den Groggläsern um die Wette, und die Atmosphäre in der ohnehin schwach erleuchteten Kammer ist ziemlich trübe; in desto heiterer Stimmung befindet sich aber die Gesellschaft selbst.

Augenblicklich herrscht allgemeines Schweigen; alle lauschen, und der alte Schramm hat die nach dem Zwischendeck führende Thür ein wenig geöffnet, um das Lied besser zu hören, was der lustige Sänger des „Seestern", Peter Voß, soeben seinen Kameraden zum besten gibt.

Wenn Seeleute schon an und für sich große Liebhaber von Liedern sind, namentlich wenn sie so recht nach Salzwasser schmecken, so empfindet Schramm heute dabei noch ein besonderes Vergnügen, denn Peter Voß, der die meisten seiner Lieder selbst dichtet und auch komponiert und damit an Bord großen Ruhm erntet, ist sein Seesohn, d. h. er hat ihn, der vor zehn Jahren als elternloser Knabe in die Marine trat, erzogen und zu dem gemacht, was er ist. Er liebt

den muntern, frischen Burschen wie sein eigenes Kind, ist nicht wenig stolz auf die Resultate seiner Erziehung, läßt sich von ihm duzen und gestattet ihm trotz Alters- und Rangverschiedenheit alle Freiheiten eines Gleichgestellten.



Peter hat gerade sein neuestes Lied vorgetragen, welches das Leben des Matrosen schildert, und die letzte Strophe:

Doch lange hält er es am Lande nicht aus,
Das Geld ist im Umsehen fort;
Dann wird es zu eng ihm im steinernen Haus
Und lustig geht's wieder an Bord.

wird mit lautem Beifall der Zuhörer belohnt.

„Ist doch ein fixer Kerl, der Peter!“ schmunzelt Schramm selbstgefällig.

„Das will ich meinen,“ stimmt Kattblock bei.

„Und mit seinem Liede hat er auch recht, es geht nichts über das Leben an Bord,“ sagt Lebrecht und wirft einen liebevollen Blick auf das vor ihm stehende Grogglas.

„Ja wohl,“ äußerte der Bottelier, „drum wollen wir den alten „Seestern“ hoch leben lassen, der so lustige Maaten trägt, aber Peter soll auch einen Tropfen haben. Nicht wahr, seine Kehle muß ganz trocken sein?“

„Gewiß, gewiß!“ lautet die einstimmige Antwort, als der gastfreie Bottelier diese Gelegenheit vom Zaun bricht, um die Gläser aufs neue zu füllen, und der herbeigerufene Sänger läßt sich nicht lange nötigen, an dem lockenden Getränk sich zu erlaben.

„Nun, alter Seevater," ruft er Schramm zu und klopft ihm auf die Schulter, „ich sehe, du bist noch immer derselbe. Wenn du nicht Wache hast, liegst du sicherlich hinter einem „Steifen" vor Anker."

„Ach Gott ja!" entgegnet dieser, „die Zeit vergeht so angenehm dabei. Wenn man so lange Jahre mit konträrem Winde segeln muß, wie ich," fügt er mit einem schwermütigen Seufzer hinzu, „kann man bisweilen auch vor Anker gehen, besonders in einer so ruhigen Bucht, wie hier, wo nicht einmal ein Lüftchen durch den Windsack hinkommt. Da erzählt man sich ein bißchen und im Umsehen schlägt es acht Glas. Da oben an Deck ist's oft langweilig. Da wird man mit Brassen und Segelkanten geplagt die ganze Wache durch, bis man sich die halbe Lunge ausgepfiffen hat, und wenn wirklich einmal Zeit zu einem kleinen Garn kommt, dann hat man keine Menschenseele, die einem dabei hilft; alle die jungen Kerle sind so schläfrig, als ob sie Seesoldaten wären. Da marschiert denn unsereiner mittschiffs an der Luvseite hin und her, guckt in den Mond und denkt an Gott weiß was, daß einem bisweilen ganz blümerant zu Mute wird."

Dabei stützt der alte Schramm wehmütig den Kopf in die Hand und seufzt so tief, als ob ihn ein schweres Leid drückte, wenngleich es unentschieden bleibt, ob nicht auch das dritte Glas Grog Einfluß auf seine Gemütsstimmung gehabt hat.

„Nun das fehlte noch," ruft Kattblock, „ich glaube gar, du wirst noch sentimental. Schäme dich, Schramm, bist fünfzig Jahre geworden und willst auf deine alten Tage traurig sein."

„Wartet nur," lacht Peter, „ich werde ihm ein Lied singen, das soll ihm schon das Wasser aus den Augen klaren."

Und der singlustige Peter beginnt mit schöner kräftiger Stimme:

Ich hab es noch nimmer begreifen gekonnt, wozu das Weinen nützt,
Wenn gleich bei jeder Kleinigkeit im Auge Wasser sitzt;
Salzwasser gibt's ja wahrhaftig genug, ohne daß wir pumpen noch mehr,
So laßt denn das Weinen den Weibern an Land, denn denen fällt's nicht schwer.
Laßt immer sie pumpen,
Wenn lustig wir jumpen
Ins Boot und sagen Adieu:
Doch einem Mann
Steht's nicht gut an,
Das Jammern mit Ach und Weh!

Als Junge da ging ich zur Schule, doch lernt' ich nimmer das Buchstabier'n,
Der Lehrer versucht es auf jegliche Art, zu treiben es ins Gehirn;
Zuletzt da sah er, 's ging nicht an, da schickte man mich zur See,
Meine Mutter jammerte, weinte und schrie den ganzen Tag: „O Weh!"
Doch wie sie auch pumpte,
Als lustig ich jumpte
Ins Boot und sagte Adieu;
Ich ging zur See,
Mir that nicht weh,
Des Mütterleins „Ach Herrjeh."

Bald wurd' ich Matrose, da macht' ich ganz fein der Anne Marie die Kour,
Ich kaufte ihr Ohrringe, Mantel und Hut und auch eine goldene Uhr!
Zuletzt war's Zeit an Bord zu gehen, da sagt ich: „Anna, leb wohl!“
Da klammerte sie wie 'ne Klette an mir und jammert' und schrie wie toll.
Doch wie sie auch pumpte,
Als lustig ich jumpte
Ins Boot und sagte Adieu;
Ich war Matros,
Hatt's drum nicht los,
Das Jammern mit Ach und Weh.

Bald drauf kehrt' ich wieder, da nahm ich das Boot und schob mich abends an Land,
Und staunte nicht wenig, als Anne Marie ich dort schon wartend fand;
Sie sah mich gleich und winkte mir, und wie ein Wasserschlauch,
Der leck geworden, so pumpte sie los vor Freud' aus jedem Aug'.
Und während sie pumpte,
Kopfüber ich jumpte
Ans Land durch dick und dünn.
Da gab es Küss',
Ach je, wie süß!
Sie liegen mir noch im Sinn.

Doch lasse die Flasche nun kreisen, mein Jung', und laßt uns fröhlich sein,
Woll'n klaren die Pumpen im Fall für'n Leck, doch dann zu Grog und Wein!
Salzwasser gibt's Hülle und Fülle umher, ohn' daß wir pumpen noch mehr,
Drum laßt das Weinen den Weibern an Land, denn denen fällt's nicht schwer.
Laß immer sie pumpen,
Wenn lustig wir jumpen
Ins Boot und sagen Adieu;
Doch ein Matros
Kriegt's nimmer los,
Das Jammern mit Ach und Weh.

„Bravo, bravo, Peter!“ ertönt es von allen Seiten.

„Nun, wenn auch der Wein bei uns Deutschen etwas Seltenes vor dem Mast ist,“ sagt der Bottelier, „so haben wir den Grog, den wir herumgeben können. Zuviel Wasser ist auch nicht darin, wir haben in voriger Woche eine ergiebige schwarze Liste gehabt. Wir können deshalb mit gutem Gewissen auf eine glückliche Fahrt trinken. Nun, Schramm, komm alter Junge, stoß an und sei vergnügt.“

Doch Schramm scheint heute schwer zu erheitern; er seufzt noch einmal tief und murmelt für sich: „Die Weiber, ja die Weiber!“

„Ach,“ meint Kattblock, „jetzt weiß ich, was ihm fehlt, er denkt an seine Frau, und dann wird er allemal traurig.“

„Was?“ ruft Lebrecht, „gespleißt altes Fahrzeug! Das ist mir ja ganz etwas Neues.“

„Ach ja!“ stöhnt Schramm schmerzlich.

„Halt,“ sagt Kattblock, „du hast uns schon immer einmal erzählen wollen, wie du zu deiner Frau gekommen bist. Jetzt haben wir eine schöne Gelegenheit

dazu; eben ist es sechs Glas, und es bleibt uns noch ein volles Stündchen zum Schwatzen, ehe wir an Deck müssen."

„Ja, Schramm, los damit!" drängen die übrigen, doch erst nach vielem Sträuben läßt sich dieser dazu bestimmen. Es ist dies ein Thema, das ihm seine eigene Schwäche zu sehr vor Augen führt, um mit angenehmen Gefühlen dabei zu verweilen, und er hat bis jetzt stets den darüber an ihn gerichteten Fragen auszuweichen versucht. Er gehört zu der Zahl von Seeleuten, die auf dem Lande kein häusliches Glück gefunden haben, oder, wie er sich ausdrückt, stets mit konträrem Wind segeln müssen. Wie so viele seines Schlages hat er sich nach Rückkehr von einer langen Reise als junger Mann durch das erste hübsche Lärvchen, das ihm aufstieß, in den Ehestand verlocken lassen, seine sanguinischen Hoffnungen aber keineswegs gerechtfertigt gefunden. Da er nicht den Mut besitzt, ein so drückendes Verhältnis zu lösen, fühlt er sich sowohl am Lande wie bei dem bloßen Gedanken an seine Frau sehr unglücklich. Sobald wie möglich geht er wieder an Bord und sucht dort Ruhe und Trost gegen die drohenden Gewitterwolken, die seinen häuslichen Horizont verfinstern. Stürme auf dem Meer erträgt er mit Mut und Standhaftigkeit. Er ist sich bewußt, ihnen im Kampfe die Spitze bieten zu können; Stürme zu Hause sind ihm jedoch ein Schrecken; er fühlt seine Ohnmacht und läßt sie entweder in dumpfer Resignation über sich hereinbrechen oder flieht feige vor ihnen.

Der Bottelier hat eine neue Auflage von Grog veranstaltet; sei es dies oder weicht er dem Drängen der Kameraden, genug, er läßt sich endlich bewegen, ihren Wunsch zu erfüllen. Er thut einen tiefen Zug aus seinem Glase, klopft bedächtig die Asche aus seinem „Stummel", um ihn dann in die Tasche zu stecken, staut als Ersatz ein zolllanges Stück Tabak hinter den letzten Backzahn an Steuerbord und beginnt für die bevorstehende Strapaze in solcher Weise gestärkt seine Erzählung.

„Ihr wollt wissen, wie ich mit meiner Trine zusammengekommen bin, — ja das ist eine lange Geschichte, und eigentlich weiß ich selber nicht recht, wie es zugegangen ist, auch ist's schon lange her, nächstens werden es dreißig Jahr. Ich fuhr damals von Holland, war das Jahr vorher von einem Hamburger in Amsterdam desertiert, weil es siebenmal in der Woche Erbsen gab, und hatte mich zum erstenmale auf einem Kriegsschiffe anwerben lassen. Potz Teufel und Pumpstock, was war ich damals für ein Kerl!" ruft Schramm in wehmütiger Erinnerung und schweigt nachdenklich ein Weilchen.

„Wir waren gerade mit dem alten „Hai" aus Westindien nach Hause gekommen," fährt er dann fort, „landeten eines schönen Morgens mit einer Partie Schiffsmaaten am Kai von Vlissingen und machten Segel auf den alten Jan Poller, der damals das „goldene Schiff" hielt. Es war eine nette alte Schenke, das „Schiff", und wenn man einmal allein sein wollte, kam einem dort keine Seele vor den Bug."

„Ja, aber wie war's mit der Trine?" unterbricht ein ungeduldiger Zuhörer.

„Was Teufel! komme ich nicht Hand über Hand darauf los?" erwidert Schramm ärgerlich. „Verdammt, ehe man Segel setzen kann, muß man doch losmachen und vorschooten."

„Nun mit einem Wort gesagt," fährt er wieder ruhiger werdend fort, „wir gingen beim alten Jan vor Anker und ließen ein halbes Dutzend Rum anfahren — aber ich sage euch, es war wie Wasser; wenn man so lange in der Nähe von Jamaika gekreuzt hat, will einem das Zeug hier gar nicht schmecken, denn nur dort ist Rum wirklich Rum."

„Das will ich meinen," stimmt Lebrecht mit der Zunge schnalzend bei und nimmt einen Schluck, um auch einen praktischen Vergleich anzustellen.

„Na," erzählt Schramm weiter, „wenn man seine zwei Jahre an Bord gewesen ist, will man doch auch mal eine kleine Abwechselung haben, also der alte Jan mußte alle Musikanten und hübschen Dirnen in der Nachbarschaft auftreiben, die zu haben waren, und wir klarten unterdessen die große Stube zu einem Tanze auf.

„Allmählich kamen auch die Mädchen an, Donnerwetter! was konnte man da für Augen sehen! Ah!" macht Schramm und schmatzt mit den Lippen, „aber," fügt er bedauernd hinzu, „was hilft es jetzt noch daran zu denken! Nun, um es kurz zu machen, sie waren alle da, alles vierkant und aufgetakelt mit Bändern und Flaggen, wie eine Fregatte an Königs Geburtstag. Und hier war es, wo ich zuerst Trine in Sicht bekam."

„Was für eine Art Fahrzeug war sie damals?" fragt Peter Voß mit augenscheinlichem Interesse, da er weiß, wie seines Seevaters eheliche Hälfte jetzt aussieht.

„Nun," entgegnet Schramm, „sie war ziemlich solide gebaut, mit rundem Bug wie eine holländische Kuff, takelte aber wie ein Klipperschoner. Sie trug einen schönen rotgestreiften Unterrock, Schuhe mit roten Hacken und silbernen Schnallen und ihr Messinggeschirr an der Haube blitzte wie Gold. Dabei war sie ganz nett gestagt — nun ich sage euch, Maaten, ich will verdammt sein, wenn ich nicht das erstemal, als ich mit ihr tanzte, Hals über Kopf ging."

„Und so wurdet Ihr gespleißt?" unterbricht ihn der Bottelier.

„Ja nur gerade nicht gleich; denn siehst du, zuerst hatten wir einen Tanz, dann eine Prügelei — nein, das Heiraten kam erst am andern Tage."

„Prügelei?" wird lebhaft gefragt, da eine solche für Jan Maat stets eine Sache von hohem Interesse ist.

„Eine gehörige, sage ich euch," fährt Schramm fort, „und das kam so, seht ihr. Alles ging so sanft wie in der Kirche, und wir liebten uns wie die Engel, nur daß ein paar Feuerwerker von einander unklar kamen, die sich wegen eines Mädchens erzürnten. Unser Bootsmann jedoch, ein Kerl lang wie eine Marsstenge, brachte sie bald zur Ruhe. „Verdammt," sagte er, „ich will hier keinen Skandal haben," und damit schlägt er den einen mit der Linken nieder und den andern mit einer Porzellanterrine über den Kopf, daß er über Steuer ging und vor den Tischbeinen erst wieder aufdrehte. Aber das war doch eigentlich nichts, Maaten, nicht wahr?"

„Gott bewahre, gar nichts," erwidern die Zuhörer lachend, „aber vorwärts Schramm, was weiter?"

„Ha! wie wir tanzten und tranken und die Mädchen küßten!" fährt Schramm fort und erhebt sich in lebhafter Erinnerung der geschilderten Szene von seinem Sitze. „Hurra! das ging, Hacken und Zeh, links und rechts herum, Hände über Kreuz, Hopser und Galopp, wie ich es in meinem Leben nicht gesehen habe. Die Musikanten spielten wie verrückt, der ganze Saal war ein Staub, und von einem Ende zum andern flogen ein Dutzend der wildesten Bursche, die je auf dem alten „Hai" geschwommen haben.

„Na, da wir doch gerade von dem Fahrzeuge reden," wirft er episodisch ein, „muß ich euch sagen, daß es die niedlichste kleine Kutterbrigg in der ganzen Flotte war, und sie fällt mir immer ein, wenn ich an meine Frau denke — d. h. wie sie damals war. Sie hatten eine merkwürdige Ähnlichkeit miteinander. Ihr ganzes Geschirr stand kriegsschiffmäßig; Backen hatte sie wie Äpfel, und die Augen blitzten wie das Feuer von Rixhöft in einer Winternacht. Vom Top bis auf die Wasserlinie war sie ein wahres Muster, rein wie aus dem Ei gepellt, und man freute sich, wenn man sie ansah. Nun gerade war es so mit der Brigg; ich wollte, ihr hättet sie sehen können. Schwarz mit roten Kanonenpforten und niedrigem Unterschiff lag sie zu Wasser wie eine Möwe. Die langen blanken Stengen, die vierkanten Raaen, mit den schneeweißen Segeln daran, und die Takelage überall schnugg und steif gesetzt. Das weißgescheuerte Deck mit dem schwarzen Wassergang sah aus, als ob es mit Ebenholz eingerahmt wäre. Die Blöcke glitzerten in der Sonne mit ihren blanken Beschlägen, und das Messingwerk auf dem Hinterdeck strahlte wie Gold. Und die Masten jeder mit einem Kranze von Enterpiken, Säbeln und den Enterbeilen — Teufel und Pumpstock, sie sah aus wie eine schöne junge Dirne, die zu Tanze will. Flagge und Wimpel wehten lang aus und lachten einen ordentlich an. Sie flatterten im Winde auf und nieder, grade wie ein Mädchen, das mit euch tändelt — seht, da habt ihr sie, ein so allerliebstes Ding, als je auf dem blauen Wasser getanzt hat...."

„Aber stopp!" unterbricht ihn Lebrecht, „das ist nicht die Prügelei, von der du sprachst. Wir sind hier förmlich in einer Nebelbank, da ist weder Anfang noch Ende — alles Bug und kein Hinterende am Schiff."

„Na, ein bißchen habe ich wohl vom Kurs abgegiert," gibt Schramm zu, „aber . . ."

„Gieren?" lacht Peter Voß, „Donnerwetter, das ist ja gerade, als ob du über den andern Bug gingst, ohne zu kommandieren: „Klar zum Wenden!" und . . ."

„Hört nur weiter!" lenkt Schramm ein. „Also wie ich gerade sagte, wir liebten uns wie die Engel, und als ich Trine nach einem Tanze ein Tröpfchen Punsch anbot, das sie wie Muttermilch nahm, sagte ich: „Trine," sagte ich, „hol's der Henker, du hast ein paar Augen im Kopf wie ein Leuchtfeuer. Du hast damit die Pulverkammer meines Herzens in Brand gesteckt, und siehst du, nun kommt der Salut," damit wollte ich sie küssen, aber ich bekam eins mit der linken Hand, daß mir Hören und Sehen verging. „Da," rief sie und quiekte vor Lachen, „das ist ein Salut für dich, du Stockfisch!" — Na, ich war leider zu verliebt und nahm das Ding für Spaß. „Ich will dich aber heiraten, Trine," sagte ich,

„wenn du mich haben willst.“ — „So,“ sagte sie auf einmal sehr freundlich, „willst du?“ — „Ja,“ sag' ich, „gewiß, hier hast du meine Hand darauf.“ Am selben Tage wollten wir uns heiraten — es kam aber nicht dazu.“

„Warum denn nicht?“ fragt Kattblock.

„Na, das war ja gerade die Prügelei!“ erwidert Schramm. „Seht, als wir so recht lustig waren, machte einer den Vorschlag, uns ein Extravergnügen zu machen, alles Porzellangeschirr aus dem Hause im Saale aufzustapeln und darauf zu tanzen. Ihr wißt wohl, wenn Jan Maat mit einer zwei Jahresabrechnung nach Hause kommt, dann geht es bunt her, und so stimmte auch alles gleich bei. Der alte Jan Poller wurde hereingerufen, wir bezahlten ihm sein Porzellan, er mußte ein Quart Punsch auf seine Gesundheit trinken und eine Rede halten. Dann wurde er hinausgeworfen, und wir fingen an zu stapeln. Als der Haufen fertig war, holte der lange Bootsmann seine Pfeife hervor und wollte eben das Signal geben: „Alle Mann klar zum Entern!“ als auf einmal der alte Poller, pustend wie ein Nordkaper, in die Thür stürzte und schrie: „Halt ein, halt ein, brecht das Geschirr nicht.“

„Und warum nicht?“ fragten wir.

„Da oben sind einige Matrosen, die wollen ein Beefsteak, und es ist kein einziger Teller im Hause.“

„Was sind's für Landsleute?“

„Irländer.“

„Hol sie der Teufel!“ sagt der Bootsmann, „aber hier bekommen sie keinen Teller, es ist alles bezahlt,“ und damit macht er einen Satz und springt mit seinen großen Seestiefeln mitten in den Haufen, daß alles nur so kracht, als ob ein Dutzend Granaten im Saale krepierten. Donnerwetter! was fluchten unsere Kerls und räsonnierten über den Spielverderber, und die Weiber quiekten und schrieen und fielen in Ohnmacht, aber der lange Bootsmann raste wie toll in dem Porzellan umher, pfiff dazwischen und trat und brach alles in tausend Stücke.“

„O! also jetzt fing der Skandal an?“ fragt Lebrecht eifrig.

„Gewiß fing er an,“ fährt Schramm fort, „und zwar ebenso geschwind, wie Heinrich Koch durch die Decke eines Linienschiffes fiel und auf dem Ballast wiedergefunden wurde.“

„Hol's der Teufel!“ sagt Kattblock unwillig. „Das vertrage wer kann!“

„Halt, das müssen wir wissen,“ rufen die übrigen, „durch die drei Decke, sagst du, das mußt du uns erzählen.“

Nichts ist Schramm lieber, als wieder einmal vom richtigen Kurs einige Striche abgieren zu können. „Ich werde es euch sagen, wie es zuging. Es klingt zwar etwas unwahrscheinlich, aber jedes Wort ist wahr!“ beteuert er mit größtem Ernste. „Na, Heinrich war ein dünner schmächtiger Kerl, er sollte eines Tages Stengen schmieren und hatte sich selbst tüchtig dabei eingesalbt. Er war nämlich ein alter Grönlandsfahrer und ein großer Freund von Fett.“

„Ja wohl, aber was weiter?“ drängen die Zuhörer.

„Na, wie ich euch sagte, Heinrich stand mit seinem dünnen Körper und scharfen Knochen und so fettig wie er war, oben auf der Oberbramraa. Auf

einmal macht er einen Fehltritt und herunter kam er mit den Füßen nach unten und den Händen hoch über dem Kopfe."

„Was, herunter gefallen?" fragt Peter Voß.

„Ja wohl, und er fiel so glatt durch das Deck, wie ein Marlspiker durchs Wasser."

„Durch! sagst du?" fragt Lebrecht und man sieht an den Mienen der Zuhörer, daß Schramm ihrer Leichtgläubigkeit etwas zu viel zugemutet hat. Doch dies stört ihn nicht in seinem Vortrage.

„Durch!" fährt er ruhig fort, „zuerst durch das obere, und dann durch die beiden anderen, zuletzt fanden sie ihn auf dem Ballast."

„Zu Brei gequetscht natürlich."

„Gott bewahre, so munter wie ein Fisch, er verstauchte sich bloß ein bißchen die Füße."

Eine allgemeine Mißbilligung der großartigen Kühnheit, mit der Schramm sein Garn spinnt, macht sich in verschiedenen anzüglichen Redensarten laut.

Der endlose Erzähler ignoriert dies jedoch, stärkt sich an einem Trunke und sagt endlich mit großer Ruhe: „Ich hab's euch ja vorher gesagt, es klingt unwahrscheinlich und doch ist's ganz natürlich. Er fiel durch die drei Decke, weil die Luken offen waren, und unten im Raum hatte der Bootsmann die Takler dabei, ein neues Netz für den Klüverbaum zu stricken. Das war über den Ballast ausgespannt, und Heinrich fiel hinein — ist's da nun so merkwürdig, daß er glücklich davon kam?"

„Warum hast du das nicht gleich erzählt?"

„Weil ihr mich immer unterbrecht und mich nicht aussprechen laßt," erwidert Schramm unwirsch, „auf diese Weise kann man nie einen geraden Kurs steuern."

„Na, sei nur wieder gut, Alter," besänftigt der Bottelier, „wie war's denn weiter mit der Prügelei?"

„Ja so," nimmt Schramm den Faden wieder auf, „das hätte ich beinah vergessen, und eigentlich wollte ich ja erzählen, wie ich mit Trine verheiratet wurde. Na, wie gesagt, infolge des Spektakels kamen die Irländer herunter, ein Wort gab das andere, ihr wißt wohl, wie es bei solchen Gelegenheiten geht, und in fünf Minuten hatten wir das schönste Gefecht der Welt. Tisch- und Stuhlbeine thaten ihr Bestes, und der lange Bootsmann räumte schrecklich auf, aber die verdammten Irländer sind schnell mit dem Messer bei der Hand wie die Spanier, und so floß Blut. Die Sache begann bedenklich zu werden, als der alte Poller auf einen guten Einfall kam und mir einen Wink gab. Wir liefen hinaus und holten aus seinem Schuppen ein Bootsegel."

„Bootsegel, was Teufel, wozu das?" fragt einer von den als Ehrengäste geladenen Matrosen.

Statt aller Antwort mißt Schramm den Fragenden von oben bis unten mit einem strengen Blicke und fragt ihn seinerseits: „Bist du schon einmal gekielholt, mein Junge?"

„Nein," antwortet dieser unbefangen, „gehört habe ich jedoch schon davon, sind Sie's schon?"

Ein funkelnder Zornesblick aus Schramms Auge weist die beleidigende Zumutung zurück, die in des jungen Mannes Frage liegt, doch er überwindet seine Erregung und sagt ruhig: „Nein, aber ich will dir sagen, wie das ist. Sieh, wenn du in früheren Zeiten einmal vergaßest, daß du Vorgesetzten Gehorsam schuldig warst oder wenn du desertiert warst und sie dich wieder faßten, dann wurdest du gekielholt. Das will so viel sagen, man ließ dich eine Reise unter dem Schiff durchmachen, um den Boden nachzusehen. Du konntest dabei längs oder quer gehen; im Falle du den letzten Weg als den kürzern vorzogst, wurde ein Jolltau durch einen Block an der Großraa geschoren unter dem Kiel durch nach der andern Seite genommen und wieder durch einen Block an der Raa geleitet. Du wurdest dann fest gemacht und plumps! gingst du über Bord. Dann hieß es „Steck aus Steuerbord — Hol an Backbord!" bis du wieder heraufkamst. Nun mußt du aber wissen, verschönt es keineswegs die Haut, wenn du so ungefähr drei Minuten lang an den Langhalsen geraspelt wirst, die früher unten am Schiffsboden saßen, als die Schiffe noch nicht gekupfert waren. Sie waren so scharf wie schartige Rasiermesser, und die Katze war Gold dagegen. Ich habe einmal einen Kerl kielholen sehen, der war so zerschnitten und zerhackt, daß nicht einmal ein Hai ihn angerührt hätte."

„So, aber was soll alles dies?" fragt der Matrose, der nicht recht begreifen kann, wo Schramm mit seiner Schilderung hinaus will.

„Was das soll?" entgegnet dieser entrüstet, „das soll, daß du ein andermal nicht einen verkehrten Kink in eines andern Mannes Garn drehst und nicht immer fragst, was soll dies? und was ist das? das bringt einen immer aus dem Fahrwasser, man giert hin und her und kommt nie zu Ende."

„Komm, Schramm," beruhigen die andern den erzürnten Alten, „sei nicht närrisch. Laß uns wieder nach dem „Schiff" unter Segel gehen; du warst gerade beim Bootsegel."

„Ach ja," fährt Schramm fort, der nach dieser Selbstrechtfertigung bald den alten Ton wieder findet. „Na, seht ihr, da oben in der Zimmerdecke war eine Klappe, so eine Art Kabelgattluke. Da hinauf ging Poller mit dem Segel und langte einigen von uns die Schooten herunter. Wir verteilten uns zu beiden Seiten und holten die Enden steif. „Klar überall?" rief Poller. — „Alles klar," riefen wir, „laß fallen," und herunter kam das Segel gerade auf die wütenden Kerle. Wir holten geschwind die Schooten an und hatten die ganze Gesellschaft unter der Leinwand gefangen. Es war zum Totlachen, wie sie darunter krabbelten und taumelten und man ihre halberstickten Flüche und Verwünschungen hörte. In dem Augenblick wurde uns aber das Spiel verdorben, denn es kam der Profoß vom Schiffe mit den Seesoldaten ins Haus. Ich machte mich eiligst aus dem Staube und nur einmal in meinem Leben, als eine Klappmütze in Grönland mit mir durchging, bin ich schneller vorwärts gekommen."

„Was, bist du auch in Grönland gewesen?" ruft Lebrecht.

„Ja wohl," sagt Schramm, dem nichts erwünschter ist, als auf diese Weise wieder einen kleinen Seitensprung machen zu können. „Ich machte meine erste Reise mit dem ‚jungen Konrad' von Glückstadt. Ich war damals ein dicker

untersetzter Bengel, und das war mein Glück, sonst säße ich wahrhaftig hier nicht so trocken unter euch. Wir hatten uns schon acht Tage zwischen den Eisbergen ohne Fang umhergetrieben, als wir auf einer Scholle ein paar Hundert von den größten Seehunden, den Klappmützen, entdeckten, die ihr Mittagsschläfchen hielten. Die Boote wurden fertig gemacht, die Leute bewaffneten sich mit ihren langen Knütteln, mit denen sie die Robben auf die Nase schlagen, und auch ich durfte mitgehen. Zwar war ich noch nicht geschickt genug, die Hunde zu schlagen, allein ich mußte sie mit einem Haken, an dem sich eine Schlinge befand, über das Eis nach den Booten schleppen. Ich hatte schon mehrere glücklich an Bord gebracht und meinen Haken eben wieder in eine achtfüßige Klappmütze geschlagen, als der Kerl auf einmal wieder lebendig wird und anfängt auszureißen. Vergebens suchte ich ihn aufzuhalten, die Robbe war stärker als ich und das Eis so glatt, daß ich gar keinen festen Haltpunkt bekommen konnte, noch dazu, da ich meine Eissporen an Bord gelassen hatte.

„Als ich merkte, daß das Tier mein Meister war, wollte ich mich von der über meine Schulter geworfenen Schlinge losmachen, aber es war zu spät. Unwillkürlich setzte ich mich nieder, aber das machte die Sache erst schlimm. Die Klappmütze war jetzt ganz lebendig und jagte mit mir über das glatte Eis, als hätte sie den Teufel im Leibe. Ich schrie aus Leibeskräften, und meine Kameraden hörten mich auch, sie konnten uns jedoch weder einholen noch abschneiden.

„Die Robbe lief direkt auf das Wasser los, und ich würde darin sicherlich nicht so lange wie sie ausgehalten haben, wenn nicht glücklicherweise eine Eisspalte unsern Weg gekreuzt hätte. Augenblicklich zwängte sich die Klappmütze durch und ich flog mit einer Gewalt dahinter her, daß mir Hören und Sehen verging. Wie gesagt, war ich damals dicker als die Robbe, und während sie durch die enge Spalte in das Wasser schlüpfte, lag ich zwischen dem Eise eingeklemmt, und hier fanden mich meine Maaten; aber von dem Augenblicke an gelobte ich mir, nie wieder nach Grönland auf den Robbenfang zu gehen."

„Das ist alles recht hübsch," sagt der Bottelier, „aber du bist schon wieder nicht auf dem Kurs. Eben erzähltest du von Vlissingen und nun bist du auf einmal in Grönland, der Teufel hole ein solches Steuern."

„Nun, wie wurde es mit dem Profoß und den Seesoldaten?" fragt Kattblock.

„Ja, das ist wahr," nimmt Schramm seine Erzählung wieder auf, „na, wie sollte es damit werden, sie arretierten die ganze Sippschaft und schleppten sie an Bord. Was danach kam, könnt ihr euch denken; unter drei Dutzend kam keiner fort. Bei den Holländern gibts überhaupt reichlich von der Sorte, und ich habe mich manchmal gewundert, was Menschen aushalten können. Freilich sie waren auch danach, und zum zweiten male bin ich auf kein holländisches Kriegsschiff gegangen. Ich erinnere mich einst, als wir mit dem „Hai" in Curaçao lagen ...."

„Acht Glas, Steuerbordwache an Deck, Leesegel ein!" hallt es jetzt durch die Luken herunter, der entstehende Lärm unterbricht Schramm in seiner neuen Erzählung, und der Sonntagsnachmittagsklub ist für diesmal aufgehoben.

„Na, wahrhaftig," brummt Kattblock, während die Gesellschaft sich fertig macht, um die Wache an Deck anzutreten, „ist das ein Hin- und Herkreuzen durch alle zweiunddreißig Kompaßstriche, und keinen Augenblick liegt es ruhig an. Die Landratten sagen so schon immer, daß kein vernünftiger Mensch unsere Erzählungen versteht, aber diesmal ist's wahr; da kann sich ja unsereiner kaum durchfinden. Will der uns von seiner Heirat erzählen und kommt da mit Kielholen und Klappmützen und Gott weiß was."

„Nun wie lange dauert das heute? Steuerbordwache an Deck, habt ihr nicht gehört?" ruft der Stabswachtmeister.

Die unfreundliche Mahnung treibt die Nachzügler schleunig an Deck, und in der Kammer des Bottelier, der die leeren Flaschen und Gläser vom Tische räumt und seinen Salon fertig zur Inspektion bei der Ronde macht, ist es einsam und still geworden. Möglicherweise kommt aber Schramm dazu, am nächsten Klubtage zu erzählen, wie er mit seiner Trine verheiratet wurde.

Unter dem Äquator.



„Haben Sie schon einen Sturm erlebt?“ und „Haben Sie schon einmal den Äquator passiert?“ — diese beiden Fragen hat der Seemann täglich sehr oft zu beantworten, wenn das Schicksal ihn einmal in das Innere von Deutschland verschlägt.

Die erstere wird vorzugsweise und am häufigsten von jüngeren Damen gestellt, und aus eigener Erfahrung rate ich den Kameraden, sie möglichst eingehend zu beantworten, selbst auf die Gefahr hin, ein klein wenig kombinieren zu müssen. Es ist dies ein höchst dankbares Thema, und wenn der Erzähler nur einigermaßen das Talent besitzt, auf die Nerven der Zuhörerinnen einzuwirken, so bietet sich ihm eine herrliche Gelegenheit, sich interessant zu machen.

Bei der zweiten Frage möchte ich Damen gegenüber jedoch mehr Vorsicht empfehlen.

Äquator — Linie — Gleicher — diese mysteriösen Begriffe werden wohl in der ersten Klasse der höheren Töchterschulen pflichtschuldigst erklärt, indessen, da sie nicht im stande sind, Phantasie und Gefühl dauernd zu fesseln und ihre genaue Kenntnis auch keineswegs einen notwendigen Bestandteil weiblicher Liebenswürdigkeit bildet, so schwimmen sie bald nach der Einsegnung im Strome der Vergessenheit.

Nur dann und wann, wenn in beängstigenden Träumen die Schuljahre mit ihren Konsequenzen vor der Seele vorüberziehen, erscheinen sie noch als wesenlose und durcheinander wogende Nebelbilder, denen die strenge Klassenlehrerin vergebens eine feste Gestaltung zu geben sucht.

Es gilt deshalb, geschickt zwischen diesen Klippen durchzusteuern und nicht zu sehr in geographisch-astronomische Details einzugehen, wenngleich ich zugebe, daß für junge Seeleute die Versuchung dazu nahe liegt, namentlich nach eben absolviertem Navigationsexamen.

Jedenfalls haben meine geneigten Leserinnen nichts dergleichen von mir zu fürchten, wenn ich sie heute unter den Äquator führe, ich bin aber trotzdem besorgt, daß das, was ich zu erzählen habe, sie nicht befriedigen wird. Es ist eine traurige Gegend dort herum, und der Seemann ist froh, wenn er sie im Rücken hat. Nicht etwa wegen der unerträglichen Hitze — damit ist es nicht so schlimm, wie man vielfach annimmt; es schmelzen weder die Anker vom Bug, noch schwimmen die Fische gekocht im Wasser, aber dafür gibt es desto mehr Regen, so viel, daß selbst das beste Guttaperchа sich ohnmächtig dagegen erweist.

Der nördliche und südliche Passat stoßen hier aufeinander und lagern alle die wässrigen Dünste ab, die sie auf ihrer langen Tour über den Ozean aufgesogen. Da sie außerdem mit gleicher Kraft gegen einander wehen, so entsteht hier auch ein Stillgürtel von 30—40 Meilen Breite, der je nach dem jeweiligen Stande der Sonne nord- oder südwärts schwankt. Für Dampfschiffe bildet derselbe zwar kein wesentliches Hindernis; sie durchkreuzen ihn in vierundzwanzig Stunden, aber den armen Segelschiffen bereitet er gewöhnlich einige höchst unangenehme Wochen. Bald springt hier, bald dort ein schwacher Hauch auf, und da jede „Katzenpfote" benutzt werden muß, um weiter zu kommen, so sind die Raaen in beständiger Bewegung, und die geplagte Mannschaft hat fast ununterbrochen an den Brassen zu reißen, während ihr der Regen in den Nacken strömt.

Auf dem „Seestern" geht es nicht besser, und nach mehrwöchentlichem Götterleben im Paradiese des Nordostpassates wird die Besatzung einmal wieder gründlich an das irdische Jammerthal erinnert. Sonst gab es doch wöchentlich nur einen „Sonnabend" an Bord, wo alles schwamm, aber hier ist er für permanent erklärt, der Himmel sorgt dafür. Damit die Luft im Schiffe nicht zu schlecht wird, müssen die Luken offen bleiben, und der Regen findet deshalb ungehindert seinen Weg in die Batterie. Wo hier nur irgend ein Stückchen Pech aus den Decksnähten gesprungen, zwängt er sich gewiß durch die Öffnung und tröpfelt emsig den Schläfern im Zwischendeck auf die Nase. Das ist dann gerade keine beneidenswerte Situation. Zuerst hegt man noch eine schwache Hoffnung, daß es wieder aufhört, dreht sich um und macht den Versuch von neuem einzuschlafen, aber jetzt fallen die Tropfen ebenso emsig und mit der Regelmäßigkeit eines Uhrwerks in den Nacken. In gelinder Raserei springt man aus der Koje, von den feuchtgewordenen Streichhölzern gibt das fünfzigste endlich Licht, und man findet die leckende Naht. Das ist nun eine Art von Beruhigung, aber siehe da! tripp, tripp — am Fußende des Bettes tröpfelt es auch, und die wollene Decke ist dort bereits wie ein Schwamm vollgesogen. Das gehoffte Umbetten ist dadurch vereitelt, in der Kammer selbst weiter kein Platz zum Schlafen, que faire? Halt! das geht, der Regenschirm muß helfen, und er wird nach vielen vergeblichen Versuchen so arrangiert, daß er wenigstens den Kopf schützt. Für das übrige muß der Regenrock sorgen, und es wird eine neue Schlafprobe angestellt. Bereits

beginnen die Gedanken sich zu verwirren, da wird an die Thür geklopft. Der Kadett der Ronde hat das aus Versehen brennen gebliebene Licht entdeckt und macht höflich darauf aufmerksam, daß Licht in so später Nachtstunde nicht gestattet sei. Fahre wohl, du schöner Schlaf! das ewige tripp, tripp auf Schirm und Regenrock macht vollständig nervös — und die Uhr ist erst halb zwei!

Man kann sich wohl denken, daß dergleichen keine behagliche Stimmung gibt. Unter dem Äquator ärgert sich überhaupt alles an Bord, der Kapitän, weil das Schiff nicht vorwärts kommt, und der erste Offizier, weil es wie ein Schmutzkasten aussieht. Der Bootsmann ärgert sich aus Pflichtgefühl gegen seine Vorgesetzten, und die Kadetten, weil sie auf der Nachtwache keine einzige trockene Ecke zum Schlummer finden. Der Unteroffizier Schramm ist erbost, daß die Haifischflosse auf dem Klüverbaum ihre Schuldigkeit nicht thut und weder Pfeifen noch Kratzen an den Masten den ersehnten Wind bringen will, und die Mannschaft flucht innerlich, weil sie in dem Regen beständig brassen muß.

Doch „ewig kann es ja nicht so bleiben,“ lautet der philosophische Trost der Seeleute in unangenehmer Zeit, und auch die gegenwärtige nimmt ein Ende. Die Linie ist erreicht; verschiedenen Seesoldaten wird sie von den Matrosen auch durch ein Fernrohr gezeigt, vor dessen Objektivglas sie ein Haar gespannt haben, aber sonst geht der Übergang in die südliche Hemisphäre ohne Geräusch von statten. Der „Taufe“ entgehen die Neulinge zu ihrer großen Beruhigung. Der Kapitän hat gegen die Erscheinung Neptuns ein Veto eingelegt. Sie ist ein Überbleibsel mittelalterlicher Roheit, lockert die Disziplin und führt leicht zu Exzessen. Trotzdem fallen jedoch einige Seesoldaten unversehens in Deckwaschbaljen, die heute merkwürdigerweise an verschiedenen dunkeln Orten des Zwischendecks stehen, und in denen sie von unsichtbaren Kräften mit Blitzesschnelle untergetaucht werden.

Mit dem Äquator ist das Schlimmste überwunden. Der Südostpassat steht im Sommer ziemlich nördlich und wird bald erreicht. Der Regen läßt nach, die Wolken teilen sich, und hier und dort lacht freundlich ein Stückchen Blau vom Himmel hernieder, das den Mißmut von den Gesichtern scheucht und die Herzen wieder weit macht. Alles strömt nach oben, um den langentbehrten Anblick zu genießen und nach vierzehntägigem Gefängnisleben in der dumpfen Messe sich an der schönen reinen Luft zu erlaben. Das Fleckchen Blau vergrößert sich schnell, die grauen Regenwolken schieben sich am nördlichen Horizont herunter, und bald strahlt das ganze Firmament im kostbarsten Azur.

Noch liegt die Meeresfläche wie ein Spiegel von keinem Hauche getrübt. Die Fregatte schwankt langsam hin und her, und die nassen Segel schlagen schwerfällig gegen Masten und Stengen; doch im Süden zeigt sich auf dem Wasser ein breiter, dunkler Streifen, das ist der Passat, der sehnlichst erwartete. Wenn er auch die ihm von der Natur angewiesenen Grenzen nicht überschreiten und dem Schiffe sich nicht nähern kann, so sendet er doch dann und wann einen schwachen Hauch zu ihm herüber, der leicht das Wasser kräuselt. Der genäßte Finger verrät kaum die Richtung, aus der er kommt, doch die Segel fangen ihn auf und übertragen seine Wirkung auf das Schiff; es beginnt dem Ruder zu gehorchen und vorwärts zu gehen. Schritt für Schritt nähert es sich dem Windstreifen,

hinter dem man die kleinen Wellen schon schäumend überköpfen sieht. Jetzt ist er endlich erreicht, die frische Brise fällt in die Segel, das Schiff neigt sich unter ihrem Druck auf die Seite und fliegt dann leicht wie ein Vogel durch die blauen Fluten.

Alles an Bord blickt heiter und vergnügt; die Aussicht auf drei Wochen Passats verwischt die Erinnerung an die Vergangenheit und malt die nächste Zukunft wieder mit rosigen Farben.

In Kurzspleiß' Kopfe überstürzen sich Pläne von Scheuern, Putzen und Polieren — das Schiff sieht aber auch wirklich zu traurig aus — der Bootsmann schwimmt in Entzücken; er hat eine neue Mischung zum Labsalben erfunden und die Aussicht, das vom Regen weiß gewaschene Tauwerk glänzend schwarz machen zu können. Den Kadetten winken trockene Nachtwachen, die Matrosen freuen sich, daß das Brassen aufhört, und die Badegäste, daß sie nicht mehr ihre Nächte unter Regenschirmen zubringen müssen.

Nur das Gesicht des alten Schramm stimmt nicht zu den übrigen. In vergangener Nacht, als das Schiff durchdrehte, hat der Klüver die Haifischflosse vom Baum geschlagen, das bedeutet Schlimmes. Und weshalb mußte der Passat gerade heute einsetzen? Aus einem Freitagswinde kann doch nie etwas Gutes erwachsen! „Windsäcke auf! Kleider lüften!" ertönt das Kommando des wachhabenden Offiziers, und in wenigen Minuten ist das ganze Schiff von oben bis unten in einen Trockenplatz verwandelt. Alle möglichen Kleidungsstücke, Hängematten und Decken flattern in buntem Durcheinander lustig im Winde, Batteriepforten und Zwischendeckfenster werden geöffnet, die frische Brise bläht die bauchigen Windsäcke und strömt durch sie in die untern Räume, um die feuchte und schlechte Luft zu verjagen.

Nach wenigen Stunden sind die letzten Spuren des Äquators ver- und aufgewischt; der Passat hat tüchtig mitgeholfen, Kleider und Decken sind trocken, und der „Seestern" hat einigermaßen sein früheres gutes Aussehen wieder erhalten. Stolz und schlank gleitet er durch die Wogen, er ist darin wieder ganz der alte — aber Kurzspleiß geht im schnellen Schritt auf dem Hinterdeck auf und ab, da ist irgend etwas verkehrt. Auf des Bootsmanns Stirn zeigen sich die drei Reffe, die den Schiffsjungen schlecht Wetter anzeigen, und diese halten sich deshalb möglichst außer Sicht.

„Bootsmann!" ruft der erste Offizier.

„Herr Kapitänleutnant!" erwidert dieser, und die drei Falten furchen sich noch tiefer.

„Wie steht es mit dem Labsalben?"

„Alles klar, Herr Kapitänleutnant, mein neues Rezepft ist porbat. Soll ich anfangen heute?"

„Nein, wir wollen es bis Montag aussetzen, wir werden heute nicht fertig, und morgen ist Scheuertag. Es ist Zeit, daß wir einmal wieder ordentlich rein machen."

Des Bootsmanns Stirn ist ganz glatt geworden; morgen scheuern, am Montag labsalben — mehr kann man ja nicht verlangen, Kurzspleiß hat jedoch noch etwas auf dem Herzen.

„Bootsmann!"

„Herr Kapitänleutnant!" und die Reffe werden schnell wieder eingesteckt.

„Die Leute gefallen mir nicht, das vierzehntägige Regenwetter hat sie verdorben, es sitzt kein „Zug“ mehr darin.“

„Nein, Herr Kapitänleutnant, der Zug ist zumtal heraus. Es fehlt die Munition, Marsraaen wechseln würde sie gewiß etwas auf den Trab bringen.“

Kurzspleiß nickt lächelnd. Er hat auch schon daran gedacht, der Besatzung etwas Motion zu machen, und das heutige prachtvolle Wetter ist gerade dazu angethan. Der Wink des Bootsmanns kommt ihm daher gelegen, und er beschließt ihn zu benutzen.

Es gibt wohl kein Manöver an Bord, bei dem die Gewandtheit und fachliche Leistungsfähigkeit der Seeleute in helleres Licht tritt, als beim Segelexerzitium. Das „Alle Mann klar zum Manöver“ bannt mit einemmale alle Schlaffheit, und in den Gesichtern spiegelt sich die Ungeduld, mit der das Ausführungskommando erwartet wird. Jeder drängt sich an die Wanten, um der erste zu sein, und es ist, als ob der Matrose erst dort oben in der Takelung und auf den Raaen sich in seinem wahren Elemente fühlte, weil er dort die beste Gelegenheit findet, seine Individualität zur Geltung zu bringen, seine Kraft, Gewandtheit und Kühnheit zu zeigen. Dabei kommt dann noch der Wetteifer zwischen den Mannschaften der einzelnen Masten in das Spiel, und das Resultat dieser Rivalität ist eine Schnelligkeit und Eleganz der Manöver, die den Laien mit bewunderndem Staunen erfüllen muß und ihm um so unbegreiflicher erscheint, wenn er sieht, wie ein dünnes Tau unter den Füßen der einzige Halt der in schwindelnder Höhe arbeitenden Leute ist.

Der Glanzpunkt dieser Manöver und das beste Kriterium für die seemännische Tüchtigkeit ist aber das Wechseln der Marsraaen. Es ist dies der Parademarsch der Matrosen und zugleich das schwierigste Exerzitium. Drei schwere Raaen von 50—70 Fuß Länge aus eben solcher Höhe herunterzunehmen, andere wieder hinaufzubringen, die Segel ab- und anzuschlagen, das Lösen und Befestigen der zahllosen Taue und das alles auf so beschränktem Raume und in einer Zeitdauer von fünfzehn Minuten auszuführen, ist gewiß keine Kleinigkeit, und man muß es gesehen haben, um daran zu glauben.

Das Kommando: „Entert auf!“ löst endlich die Fesseln der ungeduldigen Mannschaft. Hui! wie das hinaufstürmt und wimmelt in den Wanten und wie die Toppen und Raaen sich mit den kühnen Wagehälsen füllen.

Da ist kein weiterer Befehl als: „Marsraaen wechseln!“ nötig, jeder weiß, was er zu thun hat, und thut es auf das schnellste, um noch den Kameraden zu helfen, wo es erforderlich ist. In wenigen Minuten sind die Segel abgeschlagen, und die Raaen zum Herunternehmen fertig gemacht.

„Klar Kreuztop!“ „Klar Vortop!“ „Klar Großtop!“ melden nach einander die Top-Kadetten von oben.

Die Raaen werden heruntergelassen, und die neuen zum Aufbringen vorbereitet.

„Hurra Vortop, wir sind die ersten!“ schallt der ermunternde Ruf des Offiziers vom Fockmast. Die Mannschaften stürmen mit dem Flaschenzuge längs Deck, und die Raa fliegt wie durch Zauber nach oben.

Und wirklich, der Vortop scheint Sieger sein zu wollen. Mit verzweifelnder Hast arbeitet der Großtop, um ihn einzuholen, doch vergebens. Das Vormarssegel ist angeschlagen und geht bereits wieder in die Höhe, obwohl erst zwölfeinhalb Minuten verflossen sind. Der Offizier vom Großtop wirft einen neidischen Blick auf seinen Rival, doch plötzlich spiegelt sich Schadenfreude auf seinem Gesicht.

„Ihr Steuerbord-Marsschoot ist unklar," ruft er triumphierend dem Vortop-Offizier zu und bringt diesen dadurch zur Verzweiflung. Aber was hilft es, das Marssegel muß wieder herunter. Das geht zwar wie ein Blitz, jedoch der Großtop hat zu viel gewonnen, und er ist nun Sieger. „Klar Großtop vierzehneinhalb Minuten," meldet der Offizier dem ersten Leutnant, während seine Mannschaft mit schweißtriefenden erregten Gesichtern, aber stolz und selbstgefällig auf die Kameraden vom Vortop herabblickt.

Kurzspleiß schmunzelt, und der Bootsmann hat die drei Reffe ausgesteckt. Die „Munition" hat angeschlagen, und der alte „Zug" sitzt wieder vollständig in der Besatzung.

Das Kommando: „Klar Deck" zeigt das Ende der Übung an und ist der Lohn für die gute Ausführung des Manövers. Die Marsen leeren sich und die Mannschaften entern nieder.

Da ertönt plötzlich ein gellender Schrei. Ein dunkler Schatten fährt durch die Luft hernieder, ein schwerer Fall auf das Deck wird gehört. Großer Gott, es ist ein Mann von oben gestürzt.

Jäher Schreck bannt einen Augenblick die Mannschaft lautlos an Ort und Stelle; dann drängt sich alles um den Unglücklichen, um zu helfen. Es ist zu spät! Mit einem letzten konvulsivischen Zucken flieht das Leben für immer, und man trägt eine Leiche fort. Es ist der Kadett des Großtops, ein loses Tau, an dem er sich unvorsichtigerweise hielt, hat nachgegeben und den Sturz verursacht.

Armes junges Blut! Wie strahlten noch vor wenigen Minuten die Augen in frischem keckem Jugendmute, wie blühten auf den Wangen die Rosen der Gesundheit, und jetzt das Auge schon gebrochen und der Totenschleier über das Gesicht gebreitet!

Mitten in die heitere, fröhliche Stimmung ist wieder einmal ein Blitz geschlagen, wie so oft im Leben des Seemanns. Er hat die Gemüter tief erschüttert und sie an die Vergänglichkeit des Irdischen gemahnt. Die Leiche wird in die Batterie gebracht, und die Flagge ist ihr Leichentuch. Die Zimmerleute fertigen den Sarg; am andern Morgen soll das Begräbnis sein.

Arme Mutter, du weißt es nicht, daß so bald alle deine Hoffnungen zu Grabe getragen werden sollen. Du ahnst es noch nicht, daß dein einziges Kind, dein Glück und dein Stolz, von dir gerissen ist. Wohl wird heute, wie alle Abende, dein Auge hinauf zum Sternenheer blicken, weil du glaubst, daß es auch über seinem Haupte leuchte; wohl wirst du den eilenden Wolken heiße Grüße für das geliebte Kind mitgeben und in deinem Gebete den Segen des Höchsten auf ihn herabflehen. Arme Mutter! Gott hat es anders bestimmt, aber er, der ihn zu sich gerufen, er wird dir auch Trost senden für dein Herz, wenn die Trauer-

kunde es zu brechen droht. Bleich und blutig liegt dein Kind da. Du hast nicht sein brechendes Auge schließen, nicht den letzten Hauch von seinen Lippen küssen können, aber der Segen der Mutter hat dennoch bis zum Tode auf ihm geruht. Und auch an Liebe hat es ihm nicht gefehlt. Sieh, einer nach dem andern schleicht sich zu seiner Bahre, um leise die Flagge zu heben und einen letzten Blick auf das bleiche Antlitz zu werfen, das allen an Bord so lieb und wert war.

Vogel hat sich die Totenwache ausgebeten; er will es sich nicht nehmen lassen, dem Kameraden den letzten Liebesdienst zu erweisen.



Die Nacht breitet ihren Schleier über das Meer, und tiefe Ruhe herrscht im Schiff. Ohne Schwanken, fast gespenstisch zieht es seine Bahn durch die Wellen, die nur leise rauschen, als fürchteten sie die Ruhe des Toten zu stören. Der Mond glänzt am wolkenlosen Himmel und sendet seine milden Strahlen durch die Batteriepforten. Vogel sitzt einsam am Lager des toten Freundes; wenn er es auch nur selten merken ließ, er liebte den Verstorbenen wie einen Bruder. Hier, wo niemand ihn sieht, gibt er den Gefühlen nach, die sein Herz erfüllen, und wehrt nicht den Thränen, die über seine Wangen perlen.

Die Zeit verrinnt, der Mond hat seinen Kreislauf bald vollendet; er steigt zum Horizonte und zeichnet einen goldenen Weg auf das Wasser. Gedankenvoll

ruht Vogels Auge auf ihm und folgt dem Zickzack seiner Ränder, die mit den schaumbedeckten Wellen Haschen spielen. Sein Kopf sinkt tiefer auf das Leichentuch hinab, der Gott des Traumes berührt ihn leise mit seinem Zauberstab. Verworrene Bilder ziehen vor ihm vorüber — da trägt der laue Wind auf einmal wunderbare Töne an sein Ohr. Ganz leise erklingen ihre Harmonien wie aus weiter Ferne; er hat nie Ähnliches gehört, aber sie ergreifen ihn mächtig. Er lauscht mit ganzer Seele, er unterscheidet deutlich jetzt Gesang, aber eine Menschenbrust hat solche Töne nie geboren. Es ist Sphärenmusik, die alles irdische Weh aus dem Herzen bannt und es mit seliger Freude erfüllt.

Ein eigentümlicher Schimmer färbt jetzt die dunklen Wellen, lichter und lichter strahlt ein heller Schein aus der Tiefe und steigt zur Oberfläche. Welcher Zauber umfängt die Sinne des Kadetten? Siehe da! Eine Schar lieblicher Mädchen taucht plötzlich aus den Wellen, und aus ihrem Munde ertönen jene wunderbaren Klänge. Ist es Täuschung, ist es Traum? O nein, es sind die Nixen, die den Toten holen und ihn auf tiefen Meeresgrund betten wollen. Dort unten ist's gar schön, da ruht es sich so sanft auf dem weichen weißen Sande. Dort stört nicht Sturm und Meereswellen; die Nixen schmücken das Grab mit Schilf und Wasserlilien und pflanzen einen Korallenzweig darauf. Der wächst dann empor zu einem mächtigen Baume, dessen Krone sich über der Stätte wölbt und sie jedem ungeweihten Auge verbirgt.

Wie schön und lieblich sie sind, die Jungfrauen! Ein Mantel aus dem Perlenschaum der Wellen umhüllt die zarten Glieder, und in das dunkel wallende Haar haben sie die Bilder der Sterne geflochten, die sich in den Wogen widerspiegeln.

„Wir wollen deinen Freund begraben," flüstern sie Vogel zu und schweben durch die Pforte herein an das Lager des bleichen Jünglings. Sie streichen ihm die blonden Locken von der Stirn und hauchen einen Kuß darauf. Dann nehmen sie ihn sanft in die Arme und tragen ihn hinunter auf den großen Kirchhof in der stillen Tiefe, wo schon so viele, viele ruhen.

Tiefer und tiefer sinken sie mit ihrer Last, leiser und leiser ertönt der zauberische Gesang und erstirbt mit einem wehmütigen Akkorde in dem Rauschen der Wellen. Und als der letzte Hauch der wunderbaren Melodie verklingt, da schlägt es Mitternacht. Die goldene Scheibe des Mondes taucht in das Meer; tiefes Dunkel herrscht umher, aber die Sterne blitzen freundlich vom Himmel hernieder, und in Vogels Herzen leuchtet noch immer ein milder Schein, der die Bitterkeit der Trauer von ihm genommen hat.

Am andern Nachmittage wird der Kadett seinem Wellengrabe übergeben. Der schmucklose und mit Kanonenkugeln beschwerte Sarg steht auf dem Deck nahe dem Fallreep und die gesamte Besatzung ist um ihn versammelt. Die Hintersegel sind back gelegt, um das Schiff zum Stillstande zu bringen, und die Flagge weht halbstocks. Mit dem schönen Choral: „Jesus meine Zuversicht" beginnt der Trauergottesdienst, und als der Prediger die Leiche eingesegnet, da wird der Sarg hinabgelassen in das Meer. Langsam sinkt er hinab; ein letzter weißlicher Schimmer, einige Luftblasen, — und er ist für immer verschwunden.

Keine Blume schmückt die Stelle
Und kein Hügel zeigt den Ort,
Nur des Meeres flüchtge Welle
Und der Wind rauscht drüber fort.

„Braßt voll!“ tönt das Kommando vom Hinterdeck. Die Raaen fliegen herum, der frische Passat füllt die Segel, die Fregatte gleitet behende durch die schäumenden Wellen, und bald liegt eine weite Strecke zwischen ihr und dem Grabe.

Der Dienst des Toten ist beendet, das Leben macht neue Ansprüche an die Zurückbleibenden, und die Mannschaft geht ihren Geschäften nach.

Nur zwei Personen, Schramm und Vogel, sind noch in dem Fallreep stehen geblieben, und ihr Blick schweift in die Ferne dorthin, wo sie ihn begraben haben. Über die wettergefurchte Wange des alten Unteroffiziers rinnt eine Thräne, und er murmelt: „Armer Junge, leb wohl! Ach, ich wußt' es wohl, ein Freitagswind bringt nimmer etwas Gutes.“

Auch Vogel ruft dem Freunde ein letztes Lebewohl nach, aber in seinem Herzen erklingen die Zaubertöne des Nixengesanges wider und lindern tröstend seine Trauer.

Schlummre sanft auf kühlem Grunde,
Von den Fluten eingewiegt.
Deiner Mutter bring' ich Kunde,
Wo ihr Kind begraben liegt.



Am Kap der guten Hoffnung.



Nun wird uns natürlich wieder ein Sturm aufgetischt!" denkt bei der Überschrift die Mehrzahl der Leser, „das Schiff hat den Passat hinter sich, geht um das Kap, wo es bekanntlich 366 mal im Jahre stürmt — was kann da wohl anders kommen?"

Fehlgeschossen, geehrter Leser! Ich habe zwar noch einen ganz haarsträubenden Sturm in petto, bei dem die Masten und Kanonen wie Spreu in der Luft umherfliegen und schließlich das ganze Schiff über Bord geht, diesen spare ich mir aber wohlweislich für später auf, um, dem Geiste der Zeit Rechnung tragend, das Drama mit dem obligaten Knalleffekt bei bengalischer Beleuchtung zu beenden.

Ich gedenke ein friedlicheres Bild zu zeichnen, bei dem es nur ein klein wenig Gänsehaut gibt und schwache Nerven nicht über Gebühr angegriffen werden.

Der „Seestern“ hat der Kapstadt einen vierzehntägigen Besuch abgestattet, schwimmt aber inzwischen schon wieder auf der blauen Tiefe und hat seinen Kurs nach Osten zu den Kindern der Sonne im bezopften China gerichtet.

In der Kapstadt war es sehr hübsch, die Zeit im Hafen natürlich aber für alle wieder viel zu kurz, mit Ausnahme des ersten Offiziers und des Herrn Oberbootsmannes. Nur darin stimmen auch sie den übrigen zu, in Teneriffa war es doch schöner.

Weder die ätherischen Miß Brown und Smith mit den sanft geröteten Nasenspitzen, den semmelblonden Schmachtlocken und den Augen von der Farbe wie Vergißmeinnicht in Milch gekocht, noch Juffru van den Pott und Hendrika van Pipendeckel mit den Gesundheit strotzenden und aufgesprungenen Backen haben es vermocht, den von ihnen gehofften Eindruck zu machen und die durch die Dolores, Juanita und Genossinnen halb oder dreiviertel gebrochenen Herzen zu heilen. Ach! die schwarzen Augen haben auch gar zu tief verwundet. Indessen gibt es nach Dr. Luthers Ausspruch ja drei Dinge in der Welt, die ein jeder rechtschaffene Mann hochhalten soll, und wenn Teneriffa die Liebe bot, sorgte die Kapstadt für den Wein. Offiziere wie Kadetten machten sehr bald die Entdeckung, daß eine Flasche Konstantia von der richtigen Sorte und in den Zweigen des bekannten Salonbaumes serviert, den Menschen in eine sehr frohe Stimmung versetzen und ihm selbst über Liebeskummer forthelfen kann.

Selbstverständlich hat es sich der ganze Stab des „Seestern“ auch nicht nehmen lassen, das milde Feuer des am Tafelbergfuße gezeitigten Rebensaftes bis zum „auf die Bäume klettern“ zu erproben, und es hat je nach der Individualität des „Probierenden“ verschiedenartig gewirkt. Den ernsten Kapitän hat es so heiter gestimmt, daß der Gigsteurer Kattblock im Sonntagnachmittagsklub darüber den Kameraden ein langes Garn gesponnen, Kurzspleiß dagegen soll ganz melancholisch geworden sein und nach dem vierten Glase den nach Norden ziehenden Wolken Kußfinger zugeworfen haben.

Die Offiziere haben als gute Deutsche natürlich ein Lied angestimmt, und die Kadetten — nun ich will nichts darüber sagen, um ihnen nicht etwa noch nachträglich Arrest zu verschaffen, aber selbst der alte Tafelberg soll sein graues Haupt geschüttelt und gemurmelt haben: „Eine so lustige Gesellschaft ist mir lange nicht vorgekommen.“ Jedenfalls haben aber alle ohne Unterschied dabei die Überzeugung gewonnen, daß Konstantia am Kap und Konstantia im Kapkeller in Berlin zwei grundverschiedene Dinge sind.

Nun liegt die Kapstadt dem „Seestern“ schon über acht Tage wieder im Rücken. Der Abschied ist nicht so schwer geworden, wie in Teneriffa. Miß Smith und Miß Brown haben am Strande weder die weißen Tücher wehen, noch die gelben Locken schütteln lassen, Juffru van den Potts und Hendrika van Pipendeckels Wangen sind weder eingefallen noch blaß geworden, denn in den vierzehn Tagen ist es allen Kapdamen vollständig klar geworden, daß deutsche Seeoffiziere fischblütige Naturen und keiner zarten Empfindung fähig sind.

Als der Tafelberg von den nordischen Gästen Abschied nahm und sich unter den Horizont senkte, grenzte sich seine flache Kuppe scharf gegen letzteren ab.

Äolus hatte sich nicht bei ihm zu Gaste gebeten, und das weiße Tischtuch war nicht aufgedeckt.*) Es ist Ausgang Dezember d. h. Hochsommer, und dann lacht über jenen berüchtigten Gegenden ein ebenso lieblicher, blauer Himmel, wie über uns im Juli und August.

An Bord des Schiffes ist scheinbar alles in den gewohnten Gang gekommen, in Wirklichkeit herrscht jedoch in den letzten Tagen eine merkwürdige Unruhe in der ganzen Besatzung. Da ist ein Heimlichthun, ein Huschen und Flüstern, als ob irgend etwas Großes im Werke wäre. Die Zimmerleute und deren Handwerkzeug sind sehr begehrt; in den Kammern der Deckoffiziere, in der Wasserlast und den Vorratsräumen, überall hört man klopfen und hämmern; aber zu sehen ist nichts, denn die Lokalitäten werden streng geschlossen gehalten und selbst bei der Musterung von Kurzspleiß respektiert. Auffallend dabei ist die große Nachfrage nach gebrauchten Stearinlichtern. Offizierburschen, Unteroffiziere, Matrosen, alles schleppt sich mit Lichtstumpfen, die aus den verschiedensten Ecken und Winkeln hervorgeholt und mit geheimnisvoller Miene in die verschlossenen Kammern gebracht werden. Wo sie alle auf einmal herkommen, wer kann's wissen? Offenbar aber sind sie seit langer Zeit zu einem bestimmten Zwecke aufgespart, und ein wenig liegt auch Verdacht vor, daß Fiskus dazu beitragen muß. Ja, dieser Verdacht wird sogar zur Gewißheit, als der Bootsmann in der Bottelierskammer verschwindet und nach einiger Zeit leise in seine Kammer schlüpft, wobei aber die Köpfe von verschiedenen ganzen Lichtern verräterisch aus den Jackentaschen hervorblicken.

Oberbootsmann Sr. Majestät Fregatte „Seestern“, fleischgewordene Pflichttreue, auch du auf verbotenen Wegen? Was für ein mächtiger Hebel muß wirken, um auch dich dazu zu bewegen, Fiskus um Stearinlichter zu schädigen! Sie sind freilich erbärmlich schlecht, ein Pfund davon wiegt nur zweiundzwanzig Lot, bei vielen hat der Fabrikant den Docht vergessen, und deshalb ist Fiskus, diesem ungreifbaren, rätselhaften, aber desto mehr gefürchteten und in Geldsachen wahrhaft unbarmherzigen Wesen, schon eine kleine Schädigung zu gönnen — aber von dir, Oberbootsmann, bleibt es immer unrecht, denn wirst du dabei gesehen, so fällt „das ganze odeur auf deiner Reputation“, wie du zu sagen pflegst, wenn du odium ins Hochdeutsche übersetzest. Und doch ist es kein odium, nein, eine Ehre für dein Herz und dein Gemüt ist es, du gute, brave Seele, was du mit den Lichtern heimlich in deiner Kammer beginnst. Es ist nicht viel Platz darin in der kleinen Kammer, und seit dem Verlassen der Kapstadt hast du noch freiwillig die Hälfte davon geopfert, aber ich schlüpfe dennoch mit hinein und belausche dich in deinem Thun, um meine Seele daran zu erfreuen. Und auch ihr, Mütter der Schiffsjungen, kommt mit mir und seht, was in dem engen Raume geschieht; aber huscht leise hinein und stört ihn nicht, den alten Mann, unter dessen schroffem Äußern ein so warmes Herz für eure Kinder schlägt.

Seht dort, wie er emsig beschäftigt ist, die Lichter in den Zweigen eines prachtvollen Tannenbaumes zu befestigen. Mit vieler Mühe hat er ihn sich in

*) Bei herannahenden Stürmen ruht eine flache Nebelwolke auf dem Tafelberge, welche man in der Kapstadt das „Tischtuch“ nennt.

dem fernen südlichen Lande verschafft, ihn in der Dunkelheit an Bord gebracht und bis zum heutigen Tage in seiner Kammer verborgen gehalten. In den karg zugemessenen Mußestunden hat er selbst das Tischchen dazu gefertigt und mit Moos belegt, aus buntem Papier Netze und Kronen geschnitten. Eine Flagge von Knittergold ziert die schlanke Spitze, und goldige Apfelsinen schmücken mit andern Früchten und Konfekt in reichem Behange die grünen Zweige.

Weshalb zittern ihm jetzt die Hände und werden die Augen ihm feucht, als er die Lichter befestigt? Seine Gedanken schweifen weit, weit zurück in die Vergangenheit. Gerade so hatte einst die Mutter auch für ihn den Weihnachtsbaum geschmückt, als er noch als Knabe in der liebtrauten Heimat weilte. Es ist viele Jahre her, die Mutter ward längst zur Ruhe gebettet, und seitdem hat für ihn kein Christbaum mehr gebrannt. Aber er hat nicht vergessen, wie selig es ihn einst machte, und wie schmerzvoll sein junges Herz es empfand, wenn er am heiligen Abend einsam auf den dunkeln, öden Wellen schwamm und kein freundliches Wort an sein Ohr schlug, kein liebevoller Blick auf ihm ruhte.

Er hat nicht den Baum für sich geschmückt, sondern für seine Seekinder, für die Schiffsjungen. Wenn er ihnen auch nicht die Heimat ersetzen und ihnen nicht wehren kann, daß das Auge thränenvoll sich nach ihr richtet, will er ihnen doch den herben Schmerz ersparen, den er einst selbst empfand. Der brennende Christbaum soll ihnen wenigstens ein Stück der fernen Heimat zurückgeben und ihnen zeigen, daß sie auf dem weiten Ozean nicht gänzlich einsam sind.

Und nicht der Baum ist es allein. Seht dort die Schubladen; sie sind gefüllt mit kleinen Überraschungen und nützlichen Geschenken. Die Zahl der Schiffsjungen ist groß — aber keiner ist vergessen. Und nun, ihr Mütter, segnet den alten Mann, der mit so vollem Herzen an eure Kinder denkt, und dann huscht leise wieder hinaus aus dem engen Kämmerchen. Noch hat er zu ordnen und zu sichten, aber heute abend, wenn die Sonne geschieden und die Nacht ihren sternbesäeten Festmantel angethan, dann kommt wieder und feiert mit uns das liebe, schöne Weihnachtsfest auf dem Meere.

„Land voraus!“ erschallt der Ruf der Posten aus den Toppen. „Wo ist Land?“ — „Unmöglich, hier gibt es keines.“ — „Doch dort ist es ganz klar, ein hoher Berg!“ so tönt es durcheinander, alles strömt nach oben, und die Fernröhre richten sich auf die gänzlich unerwartete Erscheinung. Man zerbricht sich den Kopf, auf den Karten ist auf hundert Meilen weit kein Land verzeichnet, und das Wasser zeigt keine grünliche Verfärbung, sondern bewahrt sein dunkles Azurblau, das Kennzeichen unergründlicher Tiefe.

Aber es ist unzweifelhaft Land und nur noch wenige Meilen entfernt; die Umrisse des Berges zeichnen sich zu scharf ab, eine Luftspiegelung kann es nicht sein, ebensowenig ein Nebelgebilde.

Da bricht die Sonne hinter der Wolkenschicht hervor, die sie bis dahin verborgen. Eine zauberische Verwandlung geht urplötzlich vor sich; der bläuliche Berg verschwindet, und an seine Stelle tritt ein von purpurnem Schimmer übergossener blitzender Diamant. Wie feenhaft das glänzt und strahlt! Es ist, als

ob der Himmel Millionen Sterne darauf niedergesenkt hätte, um den Menschenkindern seine ganze Pracht und Herrlichkeit auf einmal zu zeigen.

Doch nur wenige Augenblicke ist es ihnen vergönnt, den wunderbaren Anblick zu genießen. Ein Wolkenstreif deckt die Sonne, der blendende Zauber ist verschwunden, und es erscheint wieder das Land in seiner bläulichen Färbung.

„Ein Eisberg!“ rufen verschiedene Stimmen, und das strahlende Rätsel ist gelöst.

Einer jener majestätischen Kristallblöcke, die sich alljährlich zu Tausenden von den starren Massen des ewigen Eises an den Polen lösen, um von den Strömungen nach den wärmeren Gegenden getragen zu werden und dort schmelzend den Kreislauf der Natur vollenden zu helfen, schwimmt dem Schiffe entgegen und nähert sich ihm schnell.

Seine Färbung wird allmählich heller und durchsichtiger; dann schwebt die gigantische Masse unheimlich und starr, aber zugleich prachtvoll und imposant an dem Schiffe vorüber. An ihrer Basis nagen brandend die Wellen und ihre zackigen Spitzen glühen im roten Lichte der untergehenden Sonne.

Weit überragen sie die Masten des „Seestern“. Noch streben sie hoch und hehr in die Lüfte hinein, aber fort und fort arbeitet das Meer an ihrem Fall. Seine warmen Gewässer zehren stetig an ihrem Fuße. Bald haben sie ihr zerstörendes Werk vollendet, der Berg ist unterminiert, und eine anrollende Woge gibt ihm den letzten Stoß. Krachend wie der Donner von tausend Gewittern bricht er in sich zusammen, die stolzen Spitzen peitschen den Gischt himmelan, dann schießen sie hinunter in die dunkle Tiefe, um wieder auftauchend als formlose Trümmer auf der Oberfläche zu treiben und nach kurzer Zeit schmelzend zu verschwinden.

Wehe dem Schiffe, das sich im Bereich solcher Katastrophe befindet! Es würde rettungslos verloren und zu Atomen zerschmettert sein.

Deshalb wird der Kurs des Schiffes aus Vorsicht so weit seitwärts vorbeigerichtet, daß kein Unfall passieren kann, denn drohend hängt bereits die Vorderseite des Berges über, und das Meer hat bald sein Werk gethan.

Da ertönt plötzlich ein Schrei von der Eismasse zum Schiffe herüber, ein Schrei so voll Todesangst und Verzweiflung, daß er das Blut der Hörer fast erstarren macht.

Auf einem Vorsprunge zeigt sich eine Gestalt; sie winkt mit einem Tuche, doch damit scheint ihre letzte Kraft erschöpft und sie sinkt leblos zusammen. Dort weiter hin erblickt das suchende Auge noch mehrere dunkle Punkte, alle Fernröhre richten sich darauf — o Gott! es sind Schiffbrüchige auf dem Berge, sie scheinen sich zu bewegen.

„Klar bei den Booten, auf mit dem Großsegel, braßt back!“ kommandiert im Augenblick der Kapitän. Die Raaen fliegen wie ein Blitz herum, die Fregatte luvt in den Wind, hemmt ihre Fahrt und die beiden Kutter senken sich mit ihren Mannschaften zu Wasser.

„Vorwärts Leute, rudert was ihr könnt?“ ruft ihnen der Kapitän nach.

Es war nicht nötig; wo es gilt, einem Nebenmenschen zu helfen, da bedarf der Seemann keines Sporns, die Boote fliegen wie von übermenschlicher Kraft

getrieben durch die Fluten. Jetzt haben sie den Berg erreicht, doch die Brandung verwehrt das Landen und sie müssen wieder abstoßen. Den Zuschauern an Bord schnürt sich das Herz zusammen — doch dort verschwinden sie hinter einem Eisblock; jetzt springen die Besatzungen auf das feste Eis, man sieht sie die Unglücklichen in das Boot tragen und zurückrudern, und ein freudiges Hurra schallt hundertstimmig den kühnen Rettern über das Wasser entgegen.

Doch dem Gruß folgt fast im selben Augenblicke ein Ruf des furchtbarsten Entsetzens, der Berg wankt, ein betäubender Donnerschlag rollt durch die Lüfte, dann stürzen die Massen in chaotischem Gewirr in die Tiefe und das Meer schlägt heulend und brausend über ihnen zusammen.

Die Mannschaft der Fregatte steht einen Augenblick starr und stumm, das Unglück scheint ihre Sinne gelähmt zu haben. Doch Gott wollte den Weihnachtsabend nicht auf eine so furchtbare Weise enden — dort hinter jener mächtigen Scholle schwimmen die Boote unversehrt, durch ein Wunder sind sie vom Untergange gerettet.

Das Leben strömt zurück zum Herzen, der drückende Alp entweicht, und Dankgebete steigen empor zum Himmel.

Nach wenigen Minuten sind die Boote an Bord, sie bringen die Besatzung eines Schiffes, das vor zwei Nächten während einer anhaltenden dunklen Gewitterbö gegen den Eisberg gesegelt und gesunken ist. Mit größter Not hatten sich die Unglücklichen auf den Berg retten können, aber nur, um aller Wahrscheinlichkeit nach einem schrecklicheren Schicksale entgegenzugehen; achtundvierzig Stunden ohne Nahrung, auf dem Eise fast erstarrt und der Verzweiflung preisgegeben, waren sie dem Tode nahe, als das rettende Schiff sie aufnahm.

Speise, Trank und ärztliche Fürsorge gaben ihnen bald die Kräfte wieder, und als sie sich erholt, da können sie fröhlich mit teilnehmen an der Weihnachtsfeier, die durch ihre wunderbare Rettung eine noch um so schönere und kostbarere geworden ist.

Unten im Zwischendeck sind alle Vorbereitungen dazu getroffen. Die geheimnisvollen Kammern und Räume haben sich aufgethan und die Früchte des Klopfens und Hämmerns zu Tage gefördert. Die dreißig Eßtische der Mannschaft im Zwischendeck sind aufgeschlagen, und auf jedem brennt ein Weihnachtsbaum. Nur wenige davon sind wirkliche Tannen aus der Kapstadt, die meisten von den Künstlern des „Seestern" mit ebensoviel Geschick als Scharfsinn nachgebildet. Alte Krankenrapporte sind in Blätter, Strohhalme und Scharpie in Tannennadeln und Moos verwandelt, und aller Wahrscheinlichkeit nach wird beim nächstmonatlichen Abschluß der Materialienrechnung ein starker Posten Schweinfurter Grün in Ausgabe erscheinen. Einzelne schwache Stellen an den Bäumen sind mit Schiffszwiebäcken verhängt, die die Stelle von Konfekt vertreten, aber das Ganze gewährt, dank den Hunderten von gesparten Lichtern, einen brillanten Anblick. Auf den Backen liegen in numerierten Papierpäckchen die vom Kapitän und Offizierkorps für die Mannschaft bestimmten Geschenke. Zigarren, Tabak, wohlriechende Seife, Schreibmaterialien und ein paar Dutzend Bände guter Bücher und Zeitschriften, der beliebteste und gesuchteste Artikel an Bord, bilden den In-

halt der Pakete, die, obschon an und für sich nicht sehr wertvoll, dennoch große Freude bereiten werden.

Die Verteilung geschieht durch das Los, und Fortuna selbst hat es bereitwillig übernommen, die Gaben aus ihrem Füllhorne zu spenden, das jedoch etwas eckig ausfällt, weil es aus dem Marktkorbe der Offiziermesse gebildet ist. Hinten an der zum Zwischendeck führenden Luke ist ihr Thronsessel gebaut, nicht sehr hoch, weil die Batteriedecksbalken hindernd entgegentreten, aber auf das reichste mit Flaggen drapiert und von einem wahren Stearinlichtmeer umflossen. Blendend schön ist die Göttin gerade nicht, der Teint spielt in das Bräunliche, und das ziemlich tief ausgeschnittene Kleid zeigt einen Nacken, auf den die Tropensonne stark gewirkt, indessen schmückt dafür ein prachtvoller „letzter Versuch" das von reicher Lockenfülle umwallte Haupt, und eine stattliche Krinoline verbirgt die sonstigen kleinen Mängel der jungfräulichen Gestalt.

Ein großer Teil der an das Füllhorn tretenden Matrosen scheint mit Fortunachen auf sehr vertrautem Fuße zu stehen und übt oft eine drastische Kritik ihrer äußeren Erscheinung; die Göttin ist jedoch nicht auf den Mund gefallen und weiß es ihnen so heimzuzahlen, daß des Jubelns kein Ende ist und im ganzen Zwischendeck bald die heiterste und fröhlichste Stimmung herrscht.

In der Messe aber, da ist der große Baum des Bootsmanns für die Schiffsjungen aufgestellt und der ganze Tisch mit Christgaben bedeckt. O wie freudig strahlen die Augen der rotbäckigen Knaben bei dem Lichterglanze, wie emsig untersucht jeder das mit seinem Namen bezeichnete Päckchen, und wie dankbar der Blick zu dem alten Bootsmann, der so liebevoll für seine Seekinder gesorgt hat!

Und als dann die Bescherung vorüber und die gesparten Lichtstumpfe heruntergebrannt sind, werden die Bäume und Tische fortgeräumt; ein ungefährlicher Weihnachtsgrog erscheint und die Musik spielt fröhliche Weisen. Fortunachens Krinoline wirbelt hellleuchtend im Kreise umher, die Bänder des letzten „Versuchs" flattern lustig um ihren Kopf, große Schweißtropfen perlen über ihren gebräunten Teint, und die Göttin zeigt sich als eine ebenso flotte als begehrte Tänzerin.

Doch ihre irdische Leichtfertigkeit scheint unter den Unverheirateten im Olymp Anstoß oder Neid zu erregen. Schnell wird ein Komplott geschmiedet, um die ungebührlich lustige Kousine etwas zu ärgern und dem lauten Jubel an Bord einen kleinen Dämpfer aufzusetzen. Ganymed wird eiligst nach der Unterwelt abgeschickt, um ein paar Erinnyen aufzuhetzen, und alsbald sieht man auch zwei dieser bereits hoch in die Saat geschossenen Jungfrauen aus dem Orkus (alias Zwischendecksluke) hinter dem Großmast in der Nähe des Gangspills in die Batterie emportauchen. Für ihre Toilette scheint ihnen wenig Zeit geblieben zu sein; nicht einmal die üblichen Schlangen haben sie in das Haar gewickelt, sondern nur ein langer Überwurf, der aber verdächtige Ähnlichkeit mit zusammengenähten Matratzenbezügen hat, deckt die knochigen Formen der Jungfrauen. Die eine schwingt eine Geißel aus eisernen Tonnenreifen, die andere erhebt drohend ein ganzes Stearinlicht als Fackel.

Als sie sich in Positur gesetzt, rufen sie beide in tiefen Molltönen Wehe über Fortunachen und deren wilde Tänzer; sie prophezeien alles mögliche Unglück,

dichtgereffte Marssegel, Kanonenexerzitium und schwarze Liste, aber auf die gottlosen Seeleute macht das alles nicht den geringsten Eindruck.

„Sommertags stürmt es nicht," höhnen die einen; „Weihnachten gibt's keine schwarze Liste" die andern, und in wenigen Minuten müssen die alten Damen vor den losen Mäulern der Matrosen vollständig die Segel streichen. Ein kecker Bursche treibt es sogar soweit, die Grogbowle vor sie hinzusetzen und ihnen ein Glas anzubieten. Mit Entrüstung sehen sie erst ihn, dann sich selbst an; der Blick scheint zu sagen: „Hier ist Hopfen und Malz verloren!" Doch der Duft des Grogs steigt ihnen in die Nase. Der Nektar im Orkus war in letzter Zeit sehr dünn und dieser riecht viel kräftiger. Die Entrüstung gibt milderen Gefühlen Raum. Kompromittiert sind sie nun doch einmal; ein bißchen mehr oder weniger, darauf kommt es nicht an.

„Was meinste, Karline?" fragt leise die ältere Erinnye.

„Na, ein Dröppchen kann nicht schaden, Jette," erwidert die Schwester, und beide nehmen mit freundlichem Blick das dargebotene Glas, um es in einem Zuge zu leeren, ohne daß das Hurra der Umstehenden sie geniert. Der Nektar des „Seestern" scheint aber merkwürdig zu wirken. Als jetzt von der anderen Seite der Batterie eine lustige Polka ertönt, da entsinken Geißel und Stearinlicht den Händen der Göttinnen, und als Fortunachen bei ihnen am Arme eines schmucken Matrosen vorbeiwirbelt, da zuckt es auch ihnen krampfhaft in den Füßen. Schramm und Kattblock, die beiden zunächst Stehenden, fühlen sich plötzlich kräftig umschlungen und mit Gewalt in den Kreis der tanzenden Paare gezogen. Die Matratzenbezüge flattern mit Fortunachens Krinoline um die Wette, und die Unverheirateten im Olymp platzen vor Neid, daß sie nicht auch mit polken können.

Da schlägt die Uhr zehn; die Musik schweigt, die Bootsmannsmaate pfeifen: „Ruhe im Schiff!" und die alte Schiffsordnung tritt wieder in ihr Recht.

Den Schiffsjungen aber beschert der erste Offizier noch eine Extrafreude; er befreit sie von der Nachtwache, und sie können ruhig bis zum andern Morgen schlafen und sich in ihre Heimat träumen.

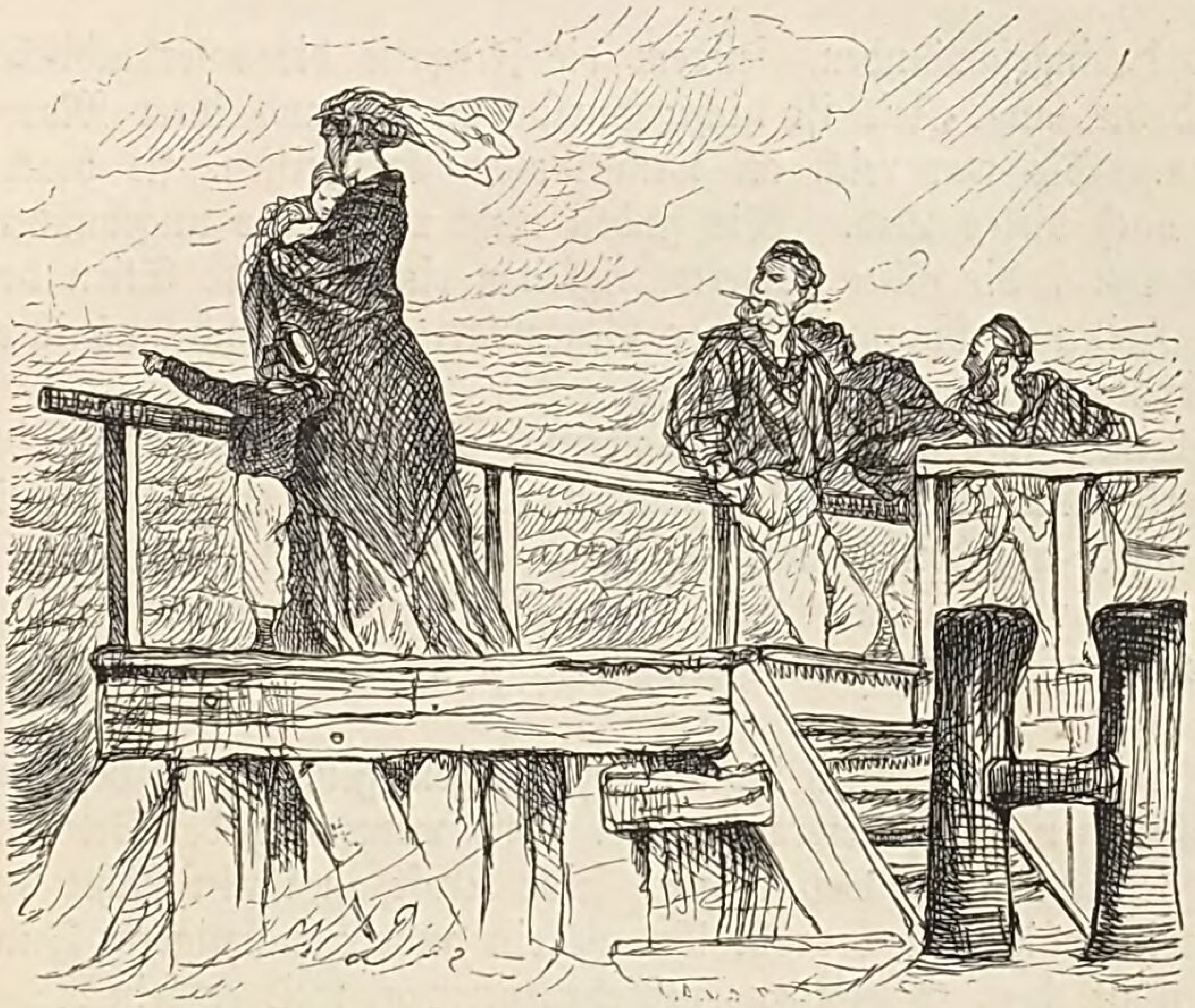
Auch der alte Bootsmann träumt, aber es ist ein wunderbarer Traum. Er hat die Stearinlichter an seinem Baume befestigt und angezündet. Sie brennen hell und glänzend, doch plötzlich erbleichen sie, und aus jeder Flamme schaut ein Gesicht so streng und drohend, daß es ihm kalt durch die Adern läuft. Er kennt sie alle die Gesichter, die so unbarmherzig auf ihn blicken mit den faltenreichen Stirnen, den aktenfarbigen Wangen und den großen Brillen. Nur das große Gesicht, oben in der Flagge von Knittergold hat er noch nie gesehen; aber es ist noch viel unheimlicher als alle übrigen, und sein kaltes, graues Auge lastet wie ein Zentner auf der Brust des Bootsmanns. Eine innere Stimme flüstert ihm zu: „Das ist das wesenlose, ungreifbare Gespenst, das ist Fiskus!" Ja, er muß es sein, denn am Weihnachtsabende kann niemand anders so aussehen. Und nun wachsen die ganzen Gestalten aus den Flammen; ganz unten auf den Zweigen stehen die Marinezahlmeister, dann kommen die Kalkulatoren und Sekretäre, und weiter hinauf die höheren Chargen. Sie reichen sich die Hände und beginnen einen Rundtanz um das Gesicht in der Knittergoldflagge, dessen

kalte Augen sich immer tiefer in die Brust des geängsteten Bootsmanns bohren.

Immer enger ziehen sich die Kreise der Tanzenden, immer wilder wird der Reigen und immer weiter senkt er sich. Die spitzen Frackschöße und die spärlichen Haare flattern wagerecht in den Flammen, aber sie verbrennen nicht, und die Flammen züngeln und zischen näher und heißer den unglücklichen Schläfer an.

Da zittern harmonische Töne durch die Luft, und der schreckliche Zauber beginnt sich zu lösen. Die Akkorde eines Chorals erklingen, die wilden Tänzer schrumpfen enger und enger zusammen und ihre drohenden Gesichter zerfließen in hellauflodernden Flammen. An ihre Stelle treten andere Gestalten; die Mütter der Schiffsjungen schweben zur Kammer herein und breiten segnend die Hände über den alten Mann aus. Seine Brust atmet wieder frei, ein freundliches Lächeln verklärt das Gesicht und glättet die Falten von der Stirne. In sanftem Schlummer umgaukeln ihn freundliche Bilder.

Heimkehr.



eimkehr! Wunderbares Wort, wie klingst du so lieblich und doch so mächtig in unserm Innern wieder! Wie plötzlich nimmst du Sorge und Kummer von der gepreßten Brust und zauberst Sonnenschein überall, wo du ertönst!

Da draußen in der Welt ist's schön; ihre Wunder berauschen oft die Sinne, Geist und Verstand erfreuen sich daran, aber das Herz vermögen sie nicht abwendig zu machen von dem kleinen Fleckchen Erde, wo seine Wiege stand und wo der Mund des Kindes die ersten Worte lallte. Die Heimat bleibt unvergessen, ihr Bild strahlt mit unvergänglichen Farben in unserer Erinnerung. Die unsichtbaren Bande, welche uns an sie fesseln, vermag keine Entfernung zu zerreißen.

Du traute Heimat, wie eng und drückend erscheinst du oft dem ungestümen Sinne des Knaben; wie sehnsuchtsvoll schweiften seine Blicke über dich hinaus ins Weite, in die große Welt, über das Meer und zu fernen Ländern.

Dem heißen Drange des Knaben ist gewillfahrtet, die unbekannte Welt ihm erschlossen, und über des Ozeans dunkle Fluten trug ihn das Schiff zu den fernen Gestaden. Viel Schönes zog an seinen Augen vorüber; er erschaute die großartigen Wunder der Tiefe; des Urwaldes gewaltiger Blätterdom wölbte sich über seinem Haupte, der Zauber der tropischen Natur entzückte ihn, doch eine zweite Heimat fand er nie.

Im Kampfe mit den Elementen ist der Jüngling zum Manne gereift, viele Jahre ist er umhergestreift auf der weiten Erde, Sinne und Verstand haben Befriedigung gefunden, nur nicht das Herz. Stets schaut es zurück und sehnt sich nach jener friedlichen Stätte, die ihm einst zu eng war; nach dem Buchenhain, dessen Laubdach das elterliche Haus beschattete, nach dem rieselnden Bache, dessen leise murmelnden Wellen seine Gedanken folgten, auf denen sie fortgetragen wurden zum Ozean, an dessen Ufermatten er sich träumerisch die Zukunft malte.

Drei Jahre sind dahingeschwunden, seitdem die Fregatte die vaterländischen Küsten verlassen, und die lange Zeit ist nicht spurlos an ihr und ihrer Mannschaft vorübergegangen. Sie war reich an wechselvollen Ereignissen, sie brachte manche Freude, aber auch vieles Leid. Wir finden nicht mehr jene ungebundene sorglose Heiterkeit an Bord, die allen Widerwärtigkeiten eine lachende Stirn bot, die unbekümmert um Zeit und Raum sich der Gegenwart freute und aus ihren kargen Blüten nur Honig zu saugen verstand.

Die Gemüter scheinen ihre jugendliche Elastizität eingebüßt zu haben, der heitere Gesang ist verstummt, das fröhliche Lachen ertönt nicht mehr, und ein schwermütiger Ernst lagert auf den Gesichtern.

Der Seemann wird oft um das, was er gesehen und erfahren, beneidet, doch der Landbewohner weiß nicht, mit welchen Opfern er diese Erfahrungen erkauft.

Sie werden bei weitem nicht durch die Kämpfe aufgewogen, die zu bestehen, nicht durch die Entbehrungen, die zu ertragen sind. Und wenn auch der Seemann selbst diese kaum in Betracht zieht, weil er nur seine Kraft an ihnen stählt und als Sieger über sie triumphiert, so bedroht ihn oft ein andrer mächtigerer Feind dem er nicht gewachsen ist, dem er nicht zu entfliehen vermag, weil er sein Nahen nicht fühlt. Es ist der tödliche Hauch des Tropenklimas, der ihn anweht, wenn sein Fuß den fremden Boden betritt, den er mit dem Aroma der Blumendüfte einatmet und der sein Blut vergiftet.

Auch an Bord des „Seestern“ ist der tückische Feind erschienen. Er hat das frische Rot der Wangen gebleicht, die jungen kräftigen Körper erschlafft und die Reihen der Besatzung gelichtet. Mancher der Kameraden ist hinabgesenkt in den dunkeln Schoß der Tiefe, und unter ihnen auch Peter Voß, der Liebling der gesamten Mannschaft, der heitere Sänger, der so oft durch seine fröhlichen Lieder den Unmut und die trüben Gedanken bannte und der es verstand, durch seine unverwüstliche gute Laune dem eintönigen Leben an Bord Lebendigkeit und Abwechselung zu verleihen. Der alte Schramm hat ihm die Augen zugedrückt und ihn in die Hängematte genäht, die anstatt des Sarges diente. Die

Thränen, welche ihm bei der Arbeit über die Wangen rollten, gaben Zeugnis von dem harten Schlage, der mit dem Verluste des geliebten Seesohnes ihn betraf.

Es war ein schweres, aber auch das letzte Opfer, welches das unbeugsame Schicksal forderte.

Seit kurzer Zeit ist neues Leben an Bord der Fregatte eingekehrt, der düstere Ernst von den Gesichtern gewichen. Die Augen strahlen wieder von Freude und Hoffnung, und ein Gesumme von Stimmen, aus dem häufig ein heiteres Lachen hervorklingt, erfüllt die Räume des Schiffes.

Vor einer Stunde ist die europäische Post gekommen und hat ein großes Paket Briefe gebracht. Kopf an Kopf drängte sich die Mannschaft um den Bootsmann, der die Austeilung vornahm. Mit klopfendem Herzen und zitternden Händen werden sie erbrochen — sind sie Boten der Freude oder der Trauer? Doch die sorgenvollen Züge der Leser verklären sich, die Briefe enthalten Gutes, und nur die wenigen, die keine Nachricht erhalten, stehen traurig und blicken mit wehmütigem Neid auf die glücklichen Kameraden.

Der Bootsmann hält noch zehn bis zwölf Briefe in der Hand — der Aufruf ist mit keinem freudigen „Hier!" beantwortet, für sie haben sich keine Abnehmer gefunden, sie ruhen auf dem kühlen Meeresgrunde.

Doch die Briefe allein sind es nicht, welche die plötzliche Wandelung der Gemüter bewirkt haben. Heimkehr! Heimkehr! das ist das Zauberwort. Der so lange und schmerzlich erwartete Befehl dazu ist ebenfalls mit der Post eingetroffen, und wie ein Lauffeuer hat sich die frohe Kunde durch das Schiff verbreitet. Sie ist mit Jubel begrüßt, sie hat die Herzen mit Glück und Seligkeit erfüllt, vor den Blicken verschwebt die Vergangenheit wie ein schwerer Traum, und sie schauen nur noch vorwärts in die Zukunft, als deren Ziel die teure geliebte Heimat winkt. „Alle Mann klar zum Ankerlichten!" ertönt das Kommando vom Hinterdeck. Wie schnell fliegt heute jeder auf seinen Posten, wie leicht und spielend windet sich die schwere Kette aus dem Grunde, wie elastisch und lustig marschieren die Matrosen nach dem Takte der Musik um das Gangspill, deren heitere Töne seit langer Zeit zum erstenmale wieder erklingen!

Heute bedarf es keiner Mahnung zur Pflicht, mit zauberhafter Schnelligkeit entfalten sich die Segel an den Raaen, eine frische Brise entführt die Fregatte dem fremden Lande, und nach wenigen Stunden taucht seine letzte Spitze unter den Horizont.

Kein bedauernder Blick schweift zurück zu der ungastlichen Küste, die so vieles Leid gebracht. Die Brust atmet freier bei ihrem Verschwinden, das strahlende Auge wendet sich hoffnungsvoll nach einer andern Richtung, dorthin wo die Heimat liegt.

Der Befehl zur Rückkehr erreicht die Fregatte im fernsten Winkel von China auf der Reede von Tientsin, wo sie auf ihrer Kreuztour durch die ostasiatischen Gewässer seit einigen Wochen vor Anker gelegen und sich damit die Zeit vertrieben hat, den langweiligen und öden Golf von Petchili hydrographisch aufzunehmen.

Seit fast zwei Jahren stationiert sie im Chinesischen Meere, dem traurigsten Aufenthalte, zu dem ein Schiff verurteilt werden kann. Nebel, Untiefen und unheimliche Wirbelstürme gefährden die Seefahrt dort auf das äußerste, und der Aufenthalt in den Häfen bietet keineswegs Entschädigung für die Bedrängnisse der See. Sengende Glut, Nebel und Wirbelstürme im Sommer; eisige Kälte, Regen, Nebel und Wirbelstürme im Winter, das sind die Attribute der nördlichen Küsten, deren kahle Felsenwände jeder Schönheit entbehren. Das hinter ihnen liegende Land ist niedrig, flach und ohne Abwechselung, die Städte und Dörfer sind schmutzig wie ihre Einwohner, es fehlt ihnen und ihrer Umgebung alle Romantik, und es scheint, als ob die Natur, die in den warmen Klimaten sonst so verschwenderisch mit ihren Gaben ist, China vorzugsweise stiefmütterlich behandelt habe.

Die Reede von Tientsin, der Hafenstadt von Peking, ist aber einer der schrecklichsten Ankerplätze in jenen tristen Gegenden. Der Golf von Petchili verflacht hier so schnell nach der Küste hin, daß tiefgehende Schiffe meilenweit entfernt von ihr ankern müssen und sie nur als ein blauer Streifen erscheint.

Es ist daher erklärlich, daß abgesehen von den durch die Aussicht auf die Heimkehr erweckten Gefühlen, die Besatzung des „Seestern" diesem unwirtlichen Strande gern entflieht, aber ihre Leiden nehmen deshalb noch kein Ende. Es scheint, als ob sich das Unglück an die Fersen der Fregatte geheftet habe und des alten Schramm Rabengekrächze von dem Freitagssegeln sich bewahrheiten solle.

Der Golf von Petchili wird vom gelben Meere durch eine Kette von felsigen Inseln getrennt. Sie sind unbewohnt, meistens ohne alle Vegetation und ihre schroffen Klippen steigen fast perpendikulär aus der Tiefe empor. Das Fahrwasser führt zwischen ihnen durch und die Schiffe müssen in ziemlicher Nähe an ihnen vorüber.

Der „Seestern" durchschneidet in schneller Fahrt die Bai, deren Oberfläche bei dem über Land kommenden Winde nur wenig bewegt ist, der Himmel ist klar und wolkenlos und die Segel der Fregatte blähen sich in bauchiger Rundung vor der backstags einkommenden frischen Brise. Die Inseln sind etwa noch zwei Meilen weit entfernt, in einer Stunde wird man hinter ihnen das freie Wasser gewonnen und für die bevorstehende Nacht keine Landgefahr mehr zu fürchten haben.

Da wandelt sich allmählich das Blau des Himmels in ein rötliches Gelb, der Horizont verschwimmt; ein Nebel scheint sich herniederzusenken, er verbirgt die Inselgruppe den Augen, und die Sonne blickt rot und strahlenlos durch den Schleier, der sich immer dichter um das Schiff webt.

Die Brise nimmt schnell zu, und die Obersegel müssen fort. Das plötzliche Fallen des Barometers gibt Warnung, und der Kapitän läßt vorsorglich zwei Reffe in die Marssegel stecken. Doch kaum sind die Leute wieder unten und die gekürzten Segel gesetzt, da zeigt sich luwwärts auf dem Wasser ein weißer Streifen — der kochende Gischt, den der Sturm vor sich herpeitscht. „Gei auf Großsegel und Besan!" kommandiert der Kapitän mit Stentorstimme. Hunderte von Händen bemannen im Augenblick die Taue, die Schooten fliegen auf, aber da kommt auch

schon der Sturm. Mit furchtbarer Gewalt fällt er ein, und in tausend Fetzen zerrissen fliegen die beiden Segel in die Lüfte. Die Fregatte legt sich auf die Seite, als wollte sie kentern, und fliegt mit einer Höllenfahrt durch die Wogen, die von Minute zu Minute mit Riesenkraft emporwachsen und sich schon in gigantischen Massen um das Schiff türmen.

Der Posten auf der Back ruft, aber seine Worte sind nicht zu verstehen. Er zeigt ängstlich nach vorn, die Blicke folgen der Richtung, und Schrecken malt sich auf den Gesichtern. Dort einen Strich in Lee tauchen aus dem gelben Sandnebel die dunkeln Umrisse von Land auf; es ist eine der Inseln, die sich in so unheimlicher Nähe zeigt und an deren zackigen Klippen die Brandung heulend hinaufbrüllt.

„Halt ab, halt ab!“ ertönt das Kommando. Die vier Mann am Ruder stemmen sich mit ihrer ganzen Kraft gegen die Speichen des Rades — vergebens! das Schiff will nicht fallen. Der gewaltige Druck des immer mehr seitlich sich drehenden Windes hat die Luvbrassen so gereckt, daß die Raaen fast längsschiffs liegen und ihre Wirkung auf das Schiff das Abfallen unmöglich macht.

Die Klippen voraus nähern sich mit grauenerregender Geschwindigkeit — es muß etwas geschehen, wenn die Fregatte nicht in fünf Minuten an ihnen zu Atomen zerschellen soll. Der Kapitän übersieht mit einem Blick die furchtbare Lage und faßt ebenso schnell seinen Entschluß. Das Schiff will nicht fallen, aber der Wind kommt quer ein, es kann noch zwei Strich luven und dann segelt es von der Insel frei. Es ist ein gewagtes Stück, die Stengen drohen von oben zu brechen, aber es bleibt keine andere Wahl — die Klippen sind höchstens noch fünfhundert Schritt entfernt.

Der „Seestern“ gehorcht willig der Drehung des Ruders und luvt an den Wind; sein Steven zeigt frei von der Insel — Hurra! nur wenige Minuten, und die drohende Gefahr ist vorüber.

Da ertönt ein Knall wie ein Kanonenschuß! die Vormarsraa ist gebrochen, ihre herunterstürzenden Stücke fallen auf die Fock und zerreißen dieselbe, der Sturm faßt das Tuch, es peitscht einige Male und ist verschwunden. Das plötzlich vom Druck seiner Vorsegel befreite Schiff schießt in den Wind, die Hintersegel schlagen los, und auch sie teilen im Augenblick das Schicksal der Fock.

Steuerlos und ohne Segelkraft treibt jetzt die Fregatte gegen die Klippen — als letztes Rettungsmittel bleiben nur noch die Anker; halten sie nicht, dann ist der „Seestern“ ohne Gnade verloren, an eine Rettung in den Booten ist bei der furchtbaren Brandung nicht zu denken.

Die beiden Buganker stürzen in die Tiefe, donnernd rasseln ihnen die schweren Ketten durch die Klüsen nach. Angstvoll sind die Blicke auf den Horizont gerichtet — jetzt klären sie sich; die Anker haben gefaßt, sie halten, das Schiff schwingt vor ihnen auf!

Doch ein Blick auf die tobende See zeigt das Trügerische der Hoffnung — die nächste anrollende Welle schleudert mit Riesengewalt den Bug des Schiffes in die Höhe, mit klingendem Tone spannen sich die Ketten straff — noch halten

sie, aber jeder an Bord weiß, daß sie solche Stöße auf die Dauer nicht ertragen können.

Die beiden Rüstanker werden fertig gemacht, sie sind die schwersten des Schiffes — auch sie stürzen in die Tiefe, doch ist es unmöglich, den vier Ketten genau dieselbe Spannung zu geben, so daß sie gleichmäßig und mit vereinter Kraft tragen.

Wieder kommt eine schwere See herangerollt, wiederum hebt sie den Bug hoch und gewaltsam auf ihren Rücken — eine der Ketten hält, aber der Stoß ist zu furchtbar. Ihre fast zwei Zoll starken Eisenglieder brechen wie Glas, nach wenigen Minuten folgt ihr die zweite und die dritte.

Der Wind steht auf das Land. Um der letzten Kette mehr Elastizität zu geben, ist ihre ganze Länge — hundert Klafter — ausgestreckt, dadurch aber auch das Schiff den drohenden Felsen um so viel näher gekommen, und das Heck ist kaum noch zwei Schiffslängen von dem nächsten entfernt. Der Sturm heult, die Brandung tobt, die Wogen scheinen sich zu immer höheren Bergen aufzuwälzen; das Schiff bäumt sich vor ihnen und erkracht in allen Fugen, der Gischt dampft sprühend darüber hin, und es liegt wie eine Klippe in der kochenden See.

Es ist eine grausige Szene, bei der das Herz des Mutigsten erstarrt. In dumpfer Resignation steht die Mannschaft an der Reiling und erwartet den Augenblick, in dem auch die letzte Kette bricht und sich damit ihr Schicksal besiegelt. Die Menschenmacht hat aufgehört, nur der Himmel kann durch ein Wunder noch Rettung bringen. Und er bringt sie! Wo die Not am größten, da ist seine Hilfe am nächsten. Das Zentrum des Wirbelsturmes hat das Schiff erreicht. Einen Moment tritt eine Ruhepause ein, dann bricht der Cyklon mit erneuter Wut hervor, aber seine Richtung ist jetzt fast die entgegengesetzte, er weht von der Insel ab.

Das Schiff schwingt herum, es rollt in der Quersee entsetzlich, die Verschanzung schöpft von beiden Seiten Wasser, die Masten scheinen aus dem Schiff fliegen zu wollen, aber dennoch atmet alles auf, die Gefahr ist vorüber; Wind und See wirken sich entgegen und nehmen die Kraft von der Kette; aber selbst wenn sie jetzt auch bräche, es wäre kein Unglück, das Schiff würde in den Golf zurück und in freies Wasser treiben.

Nach kurzer Zeit läßt die Gewalt des Sturmes nach, der Sandnebel wird dünner, die See nimmt ab, und nach einer Stunde blickt die scheidende Sonne wieder klar und goldig auf die beruhigte Wasserfläche nieder, die noch vor so kurzer Zeit im wildesten Chaos durcheinander toste.

Während der Nacht muß die Fregatte liegen bleiben, sie kann die verlorenen Anker nicht im Stich lassen und muß sie am andern Morgen wieder auffischen. Doch die nahe Insel hat jetzt ihre Schrecken verloren; leise nur rauschen die Wellen an ihren Strand und der Mond gießt mild sein Silberlicht auf ihre scharfgezackten Felsen. Auf dem Schiffe herrscht die altgewohnte Ruhe; sie wird nur durch das Schlagen der Glocke und den Ruf der Posten unterbrochen, deren Echo an den steilen Wänden der Insel wiederhallt. Der furchtbare Nachmittag

ist vergessen, und im friedlichen Schlummer wiegt sich die Mannschaft in ihren Hängematten.

Der anbrechende Morgen bringt reges Leben; die Anker, deren Plätze die daran befestigten und auf der Oberfläche schwimmenden Bojen kennzeichnen, werden gefischt. Es ist eine schwere Arbeit, aber es geht zur Heimat, und Lust und Frohsinn fördern sie. Nach wenigen Stunden sind die Anker an Bord, die gebrochenen Ketten repariert, und der „Seestern" enteilt vor dem günstigen Winde mit raschen Schritten den unfreundlichen Regionen, die ihm so arg mitgespielt.

Kap Shantung, die nordöstliche Spitze Chinas, ist bald umsegelt, der frische Nordostmonsun treibt das Schiff mit fliegender Fahrt längs der Küste nach Süden und gestattet ihm bald in die Formosastraße einzulaufen. In ihr läßt jedoch die Brise bedeutend nach; die hohe Gebirgskette, welche die Insel der Länge nach durchzieht und sich bis zu 10000 Fuß erhebt, fängt den Wind auf, und zum großen Kummer der Mannschaft fällt Stille ein. Zwar wird sie voraussichtlich nicht von langer Dauer sein, da eine günstige Strömung die Fregatte südlich setzt und sie bald aus dem Bereich der Berge bringen muß, aber auf der Rückreise nach dreijähriger Abwesenheit ist auch der kürzeste unerwartete Aufenthalt höchst unwillkommen.

Einen Trost gewährt die Überzeugung, daß das Land wirklich durchwandert und das Schiff, wenn auch nur langsam, vorwärts geht. Auch bietet sich dem Auge Abwechselung in den Tausenden von Fischerdschonken, welche das Meer beleben und in dem längs der chinesischen Küste streifenden Kaltwasserstrom reiche Beute finden.

Zehn Millionen Bewohner des himmlischen Reiches beschäftigen sich mit Fischfang, und hunderttausend ihrer gebrechlichen Dschonken, deren Form und Ausrüstung seit dreitausend Jahren dieselben geblieben, mit hölzernen Ankern, Tauen und Segeln von Binsen, wie sie die Argonauten hatten, trotzen den Gefahren des Meeres, um ihm seine Schätze abzuringen. Bisweilen vernichtet ein einziger Taifun fünf- bis sechshundert derselben und zerschmettert sie an den Küsten, aber in China haben Menschenleben wenig Wert, und die Masse des Volkes nimmt kaum von solchen Unfällen Notiz. In einem Lande, wo bei jeder Mißernte Hunderttausende verhungern, macht es wenig Eindruck, wenn einmal ein Sturm deren fünf- bis sechstausend begräbt.

Während der Nacht hält die Stille an, am andern Morgen jedoch ist das Schiff schon so weit südlich gesetzt, daß die Brise sich wieder einstellt und der „Seestern" mit runden Segeln fährt. Die Fischerflotten sind mit der Küste im Norden verschwunden, und nur im Südosten gegen die Küste von Formosa zu zeigen sich in der Entfernung von einigen Meilen die Mastspitzen mehrerer Fahrzeuge. Sie werden vom Ausguck auf der Vormarsraa gemeldet, jedoch unbeachtet gelassen und tauchen sich allmählich unter den Horizont, als die Fregatte ihren Kurs weitersteuert.

Plötzlich rollt ein dumpfer Schall über das Wasser wie ferner Donner. Nach wenigen Minuten ertönt er zum zweiten und drittenmale; aber jetzt, wo

man darauf achtet, erkennt man seine Natur. Es ist nicht der Donner eines Gewitters, sondern der Donner von Kanonen, den der Wind herüberträgt, und er kommt aus der Gegend, wo sich vor kurzem die Mastspitzen der fremden Segler zeigten. In europäischen Gewässern würde es einem Kriegsschiffe nicht auffällig sein, Kanonenschüsse zu hören, aber in dem berüchtigten chinesischen Meere, wo es von Piraten wimmelt, erregen sie Verdacht. Der Kapitän läßt deshalb sofort anluven und nach der Richtung hinsteuern, aus der die Schüsse tönen.

Sie wiederholen sich und werden deutlicher; Offiziere und Kadetten klettern mit den Fernrohren in die Toppen, und Vogel sitzt dicht unter dem Flaggenknopf auf der Voroberbramraa, um der erste zu sein, der etwas entdeckt. Bald tauchen die Fahrzeuge von vorhin wieder aus dem Wasser empor; das Schießen geht von ihnen aus, bei der klaren Luft sieht man schon den Pulverdampf aufsteigen. Die Fregatte nähert sich schnell, die Unterschiffe der Fremden zeigen sich den Beobachtern über dem Horizont, und das bewaffnete Auge läßt ihre Bauart erkennen.

„Drei Dschonken und ein Vollschiff,“ ruft Vogel von seinem hohen Sitze, wo er den weitesten Gesichtskreis hat. Die Meldung verursacht allgemeine Aufregung unter der Besatzung — es unterliegt keinem Zweifel mehr, das Schiff ist von Piratendschonken angegriffen und mit ihnen im Kampfe. Es gilt, ihm zu Hilfe zu kommen und die frechen Seeräuber zu bestrafen.

Die Fregatte geht schärfer an den Wind, um den Dschonken, ehe sie von ihnen als Kriegsschiff erkannt wird, die Luv abzuschneiden, zwischen sie und das Land zu kommen und ihnen den Weg nach der Küste zu verlegen. Es scheint, als ob die auffrischende Brise diesen Plan begünstigen wollte; der „Seestern“ hat alle Leinwand beigesetzt, die irgend darauf hängen will, er steuert unter Preß von Segeln landwärts und rauscht mit zehn Meilen Fahrt durch das Wasser. Nach einer halben Stunde ist er den Piraten weit genug im Rücken, um auf sie abzuhalten und sie unter seine Kanonen zu bringen. Schon eilen die Mannschaften von selbst an ihre Geschütze, um alles vorzubereiten, ehe noch einmal Trommel und Horn das Signal zum „Klar zum Gefecht“ gegeben haben. Die Masten der Dschonken sind bereits vom Deck aus zu sehen, und in einer halben Stunde müssen sie in Schußbereich sein — da verschwinden sie auf einmal wie durch Zauber, und vergebens strengen sich Hunderte von Augen an, sie wieder aufzufinden. Einer jener Nebel, die im Chinesischen Meere an den Küsten so plötzlich sich herniedersenken und ihr Nahen nur durch einen eisigen Hauch verkünden, hat sie den spähenden Blicken entzogen.

In kurzem hat der Nebel auch die Fregatte erreicht und sie in einen dichten Schleier gehüllt, der kaum eine Schiffslänge weit zu sehen gestattet. Gleichzeitig läßt aber auch die frische Brise nach, und nach kaum zwanzig Minuten hängen die Segel tot an Masten und Stengen nieder; es ist vollständige Windstille geworden, und der „Seestern“ treibt steuerlos auf den Wellen.

Allgemeine Niedergeschlagenheit macht der Aufregung Platz, die gehoffte Beute ist entkommen.

Traurig blicken die Geschützmannschaften auf ihre Kanonen. Drei Jahre lang haben sie täglich an ihnen kalt exerziert und sich fast die Arme ausgerenkt; heute hofften sie nun endlich einmal einen wirklichen warmen Schuß daraus zu thun, und nun diese bittere Enttäuschung. Auch die Fangschnüre des Unterleutnants, welche zu verdienen Vogel sich schon oben auf der Voroberbramraa im stillen gelobt hatte, verschweben wieder in nebelhafte Ferne — er hätte sie sich so gern mit dem Säbel in der Faust auf einer Piratendschonke erobert, nun aber wird er sie doch wohl im Prüfungszimmer der Marineschule mit Hilfe der Kosinusse und Sekanten erringen müssen. Dr. Salomo packt höchst mißmutig seine Knochensägen und Amputationsmesser wieder ein. Welche Fülle höchst interessanter Fälle würde eine einzige Breitseite mit Kartätschen auf dreihundert Schritt ihm unter die Finger geliefert haben! Alle die schönen zerschossenen Arme und Beine, die brillanten Perforationen des Thorax, die wunderbaren Frakturen des Kraniums — auch sie sind dahin und eitel Träume gewesen!

Dieser unselige Nebel, welche schönen Hoffnungen hat er geknickt!

Doch halt! was ist das? Eine Salve von Flintenschüssen, gefolgt von einem wilden Geheul menschlicher Stimmen, hallt über das Wasser herüber, dann wieder Schüsse. Man hört sie ganz deutlich, sie können kaum tausend Schritte entfernt sein.

Die gesamte Mannschaft der Fregatte schnellt empor und die Augen blitzen vor Erregung. Der Kampf hat noch nicht geendet, die Piraten haben das Kauffahrteischiff noch nicht genommen, davon zeugt das Wutgeschrei der Chinesen und das fortdauernde Schießen.

„Klar die Boote zu armieren!“ ertönt der Befehl vom Hinterdeck. Es ist die höchste Zeit, Hilfe zu bringen, und dies kann nur mit den Booten geschehen, das Schiff liegt bewegungslos auf dem Wasser.

Ha! wie fliegt bei dem Kommando jeder auf seinen Posten, wie zauberhaft schnell werden die schweren Boote über Bord gesetzt, bemannt und bewaffnet!

„Klar Barkasse,“ „klar Pinasse,“ „klar Kutter,“ melden die Bootsoffiziere, und nach kaum einer Viertelstunde rudern die Boote gefechtsbereit nach der Richtung, aus der noch immer die Schüsse ertönen, die Barkasse voran unter Führung des ersten Offiziers, der den Befehl über die Expedition führt. Es bedarf keiner Ermunterung zum schnellen Rudern, die Matrosen geben von selbst ihre letzte Kraft aus, und die Fahrzeuge fliegen durch das Wasser.

Nach zehn Minuten sind sie an Ort und Stelle angelangt, und vor ihnen tauchen die Formen eines größeren Schiffes aus dem Nebel auf. Wie es scheint, hat sich seine Mannschaft auf das hohe Halbdeck zurückgezogen und verteidigt sich von dort aus gegen die wütenden Angriffe zweier Dschonken, von denen die eine soeben sich längsseit festmacht und sich zum Entern anschickt. Die zweite liegt vorn am Bug, und eine dritte ist kaum hundert Schritt weit im Anrudern begriffen.

„Feuer auf die hinterste Dschonke und dann an Bord!“ ruft der erste Offizier den Booten zu. Pinasse und Kutter schießen auf und rangieren sich zu beiden Seiten der Barkasse in Linie. Die Kämpfenden scheinen die Boote noch immer

nicht zu sehen, obwohl diese kaum fünfzig Schritte entfernt sind, doch da künden die Geschütze der Barkasse und Pinasse donnernd ihre Ankunft. Die Kartätschen ihrer Zwölfpfünder rasseln in todbringender Nähe über das Verdeck der Dschonke und schmettern alles vor sich nieder. Noch ehe die so furchtbar überraschten Seeräuber Zeit haben, sich von ihrem Schrecken zu erholen, legen die Boote längseit, mit lautem Hurra werfen sich ihre Mannschaften auf das niedrige Deck und dringen auf die überlebenden Chinesen ein, die, kaum sich zur Wehr setzend, mit verzweifeltem Geheul nach vorn fliehen und Rettung suchend über Bord springen. In kaum einer Minute ist die Dschonke genommen, was von ihrer Mannschaft noch vorhanden ist, liegt tot oder schwer verwundet auf dem Verdeck.



„Vorwärts auf die zweite!“ kommandiert Kurzspleiß. Die Mannschaften springen in die Boote und rudern nach vorn. Die Dschonke am Bug rührt sich nicht, aber sie scheint auch menschenleer, nur auf dem Hinterdeck kauert ein junges Weib mit einem Kinde auf dem Rücken. Als die Barkasse längseit legt, erhebt sie sich, zündet mit einem brennenden Scheit einen Stinktopf an und wirft ihn mit teuflischem Grinsen in das Boot. Pestilenzialische Dämpfe entquellen in dichten Massen dem Topfe, sie drohen die Leute zu ersticken. Diese müssen aus dem Boote, können jedoch glücklicherweise ungehindert an Bord der Dschonke entern. Sie finden keinen Widerstand; zehn bis zwölf Chinesenleichen liegen auf dem Deck, sonst ist niemand an Bord, außer der Frau, die bald unschädlich gemacht wird.

Der erste Offizier späht nach der dritten Dschonke aus, aber sie ist spurlos verschwunden. Sie muß die Boote noch rechtzeitig entdeckt und unter dem Schutze

des Nebels die Flucht ergriffen haben. Vergebens lauscht alles, um an dem Ruderschlage zu hören, welche Richtung sie eingeschlagen hat; es ist nichts zu vernehmen und eine Verfolgung nicht möglich.

Kurzspleiß geht an Bord des Schiffes, dessen tapfere Mannschaft noch immer auf dem Halbdeck steht und sich kaum von dem Erstaunen über die so gänzlich unerwartete Hilfe erholen kann, jetzt aber ihre Retter mit freudigen Grüßen bewillkommnet. Doch als der erste Offizier über die Verschanzung steigen will, ist die Reihe des Staunens an ihm, und seinen Blicken bietet sich ein sonderbares Schauspiel.

Das ganze Deck des Schiffes ist von vorn bis hinten dick mit Butter bestrichen und dieser merkwürdige Überzug überall dicht mit Glasscherben gespickt.

Es ist das eine originelle, aber, wie es scheint, sehr wirksame Art von Verteidigungslinie, davon zeugen die toten Chinesen, welche haufenweise auf dem Vorderteil des Schiffes liegen.

„Sie müssen schon auf der Verschanzung entlang klettern,“ ruft der Kapitän des Schiffes ihm zu, „um durch unsere Barrikaden zu kommen.“

„Eine solche Fortifikationskunst ist mir allerdings neu,“ erwidert Kurzspleiß, der mühsam das Halbdeck erreicht, „aber ich gratuliere Ihnen, Sie haben sich brav geschlagen.“

Das Schiff ist ein amerikanischer dreimastiger Schoner mit Lebensmitteln nach Shanghai bestimmt und seine Besatzung zählt nur zwölf Mann.

„Sie wundern sich über das Aussehen meines Schiffes,“ sagt der Kapitän, „aber ich wußte kein besseres Mittel, um mir die Halunken vom Halse zu halten. Schon seit Tagesanbruch verfolgten mich die Dschonken, doch bei der Brise, die wir heute morgen hatten, konnten sie trotz ihrer Ruder nicht mit uns aufkommen. Da wurde es jedoch flauer, sie schossen allmählich auf und ich sah, daß ich kurz über lang sie doch an Bord haben würde. Nun, wir wußten alle, daß es an unsern Kopf ging, wenn die Bande uns überwältigte, und deshalb beschlossen wir, unser Leben so teuer als möglich zu verkaufen. Ich bin vor Jahren schon einmal mit einer Dschonke im Gefecht gewesen, und es ist mir bekannt, daß man weniger ihre Kanonen und Luntenflinten, als ihre infernalischen Stinktöpfe zu fürchten hat, die sie auf das Deck werfen und die auf zehn Schritt in der Runde alles ersticken.

„Als sie in den Bereich meiner beiden Kanonen kamen, begann ich auf sie zu feuern, so lange mein Pulver vorhielt, aber es wurde immer flauer, und ich ließ deshalb alles klar machen, um ihnen das Entern zu erschweren. Ich spendierte ein paar Faß Butter und einige Dutzend Sherryflaschen von meiner Ladung, und in zehn Minuten hatten meine Leute die Barrikaden fertig. Da kam der Nebel und die Stille, und wir hatten uns kaum mit unsern Gewehren und Revolvern auf dies hohe Halbdeck zurückgezogen, als auch schon die erste Dschonke vorn anlegte. Wir gaben eine Salve auf ihr Deck ab, und ich glaube, sie hat gut gewirkt, aber die nackten Teufel ließen sich dadurch nicht abschrecken. Mit furchtbarem Geheul enterten einige zwanzig von ihnen über den Bug und sprangen auf das Deck. Drei oder vier hatten brennende Stinktöpfe auf Bambusstangen, um sie

zwischen uns zu werfen, doch sie wurden bald gewahr, daß es sich barfuß auf Butter und Glasscherben schlecht geht.

„Sie glitten aus, stürzten in das Glas und brüllten vor Wut und Verzweiflung, obwohl es nicht lange dauerte. Ihre eigenen Stinktöpfe fielen zwischen sie, sie wurden betäubt, und in wenigen Minuten hatten wir ihnen mit unsern Gewehren den Garaus gemacht.

„Inzwischen kam jedoch die zweite Dschonke von hinten auf und als wir sie bei dem dichten Nebel sahen, war sie schon so nahe, daß wir nur einmal feuern konnten, ehe sie sich anhakte. Nun, wir würden wohl noch einige Havarie unter ihrer Besatzung angerichtet haben, aber die dritte Dschonke kam auch schon in Sicht. Zwei von meinen Leuten waren bereits durch Speerwürfe verwundet, und es hätte doch schlimm um uns gestanden, wenn Sie nicht erschienen wären.

„Ich danke Ihnen deshalb von Herzen für Ihre Hilfe," schließt der Kapitän seinen Bericht und drückt Kurzspleiß warm die Hand, „obwohl ich noch immer nicht begreifen kann, woher Sie so wunderbarerweise gekommen sind."*)

Der erste Offizier erklärt dem Amerikaner den Zusammenhang, als das Gespräch plötzlich durch einen Kanonenschuß unterbrochen wird, der unzweifelhaft von der Fregatte stammt. Kurz darauf hört man den zweiten, danach vier bis fünf auf einmal — dann wird es wieder still.

Nach einer Pause hallen die Töne eines Hornes über das Wasser.

„Wir werden zurückgerufen," äußert Kurzspleiß; „wahrscheinlich ist die flüchtige Dschonke auf den „Seestern" gestoßen und hat Feuer bekommen."

Er läßt den Hornist im Boote ein Antwortsignal blasen und folgt dem Rufe. Es verhält sich so, wie er gemutmaßt; die Dschonke ist in Sicht der Fregatte vorbeigerudert, hat einige Kartätschenlagen bekommen, man hat auch das Stürzen eines Mastes wahrgenommen, dann ist sie jedoch wieder im Nebel verschwunden.

Die Boote machen sich abermals zur Verfolgung auf, kehren aber unverrichteter Sache zurück, von dem Fahrzeuge ist nichts zu entdecken.

Dr. Salomo ist inzwischen an Bord des Schoners gesetzt, um die beiden glücklicherweise nicht schwer verwundeten Amerikaner zu verbinden; unter den Piraten findet er jedoch leider niemand mehr, um seine ärztliche Kunst zu erproben. Was nicht von den Kugeln der Amerikaner oder den Kartätschen der Boote tödlich getroffen, ist durch die Stinktöpfe erstickt oder im Wasser umgekommen.

Von den Bootsmannschaften ist nur einer blessiert, und zwar ist Kadett Vogel der Glückliche. Der von dem chinesischen Weibe geschleuderte Topf hat mit der scharfen Kante seinen Kopf getroffen und ihm eine tüchtige, wenn auch ungefährliche Schmarre an der Stirn versetzt. Er möchte sie für nichts in der Welt hingeben. Wie interessant, in Gesellschaft von jungen Damen eine solche Narbe aufweisen und die Geschichte ihrer Entstehung mit poetischer Lizenz vortragen zu können! Wie wird er von den Kameraden beneidet werden?

---

*) Das Erzählte ist Thatsache. D. V.

Gegen Mittag klart der Nebel auf, und es kommt etwas Brise durch. Die Fernröhre suchen eifrig den Horizont ab, um die entkommene Dschonke zu finden, doch ist keine Spur von ihr wahrzunehmen; sie ist entweder gesunken, oder hat bereits die Küste von Formosa erreicht.

Die beiden andern Dschonken sind so von Kugeln durchlöchert, daß sie sich nicht mitführen lassen. Schneller und schneller füllen sie sich mit dem eindringenden Wasser, und bald verschwindet ihr Rumpf unter der Oberfläche.

Das unglückliche Weib mit dem Kinde, das sie fest an ihre Brust gedrückt, ist die einzig Überlebende der Schar. An Bord des Schoners gebracht, blickt sie stumm und starr auf die verschwindenden Fahrzeuge, mit denen ihr Gatte und der Vater ihres Kindes in die Tiefe versinkt.

Die Wogen schlagen über den Spitzen der Masten zusammen — da ertönt ein gellender Schrei! ein Sprung — und auch sie ist von den Fluten verschlungen, ehe etwas zu ihrer Rettung geschehen kann.

Ihr Tod ist eines Piratenweibes würdig, das blutige Drama ist beendet.

Die Fregatte trennt sich von dem Amerikaner, nachdem sie ihn mit frischer Munition versehen, und steuert ihren Kurs nach Südwesten weiter. Schnell und ohne Unfall erreicht sie die Sundastraße, eine jener Stationen, an denen kein Schiff vorbeisegelt, ohne eine kurze Rast zu machen.

Die von Westen Kommenden haben eine Monate lange Tour hinter sich, die dorthin Gehenden eine ebenso lange vor sich, auf der sie kein Land sehen. Jene wollen sich nach so vielen Entbehrungen erfrischen, diese noch Vorräte von Früchten und anderen Erzeugnissen des schönen Java mit hinausnehmen, und das liebliche Anjer, ein mit allen Schönheiten der Tropen geschmücktes Städtchen an der Küste Bantams, sieht jährlich Tausende von Schiffen auf seiner geschützten Reede ankern.

Auch der „Seestern" verweilt einen Tag, und manches Boot voll Bananen, Ananas und kostbarer Mangostin wird eingekauft. Die Kadetten leisten darin das Mögliche. Ihre Messe gleicht einem Fruchtkeller; sie ist von oben bis unten vollgepackt, und niemand an Bord begreift, was sie mit solchen Quantitäten beginnen wollen. Aber Kadetten sind sehr oft unbegreiflich, namentlich wenn es sich um Vertilgung von Früchten und Fruchteis handelt. Außerdem helfen bei solchen Gelegenheiten ihre Burschen auf das treueste, und so lichten sich die Vorräte in unglaublich kurzer Zeit. Nach achtundvierzig Stunden ist die letzte Banane zu ihren Vätern versammelt, die Seekost tritt in ihr Recht, und Vogels Adjunkt, der Koch, muß wieder allen seinen Scharfsinn aufbieten, um aus gelben Erbsen und Salzfleisch siebenmal in der Woche andere Speisen herzustellen.

Fünf Wochen lang bietet sich dem Auge nichts als Himmel und Wasser, aber mit dem frischen Passat geht es schnell vorwärts, und das söhnt mit der Eintönigkeit der langen Reise aus. Dann kommt das Kap der guten Hoffnung in Sicht, aber Miß Smith und Juffru van den Pipendeckel harren vergebens auf die Wiederkunft der Deutschen, deren spröde Herzen sie doch mit ihren Reizen noch zu verwunden hoffen. Der „Seestern" fliegt meilenweit an ihnen vorbei zum großen Kummer der fast auf Null reduzierten Messen; zum Andenken spielt das Kap noch mit einem kleinen Sturme auf, dann geht es abermals vierzehn

Tage zwischen Himmel und Wasser, bis endlich Napoleons Felsengrab, St. Helena, seine schroffen Wände über dem Horizont zeigt. Doch die Ordre des Schiffes lautet, auf das schleunigste nach Hause zurückzukehren. Kein Ball, keine Landpartie, nicht einmal ein Besuch des Kaisergrabes läßt sich in der kurzen Zeit des Aufenthaltes ermöglichen, nur Proviant und Wasser wird eingenommen, und nach wenigen Stunden geht es wieder weiter nach Norden.

Die Region der Windstillen am Äquator wird schnell überwunden, ein steifer Nordostpassat begünstigt die Fahrt, und der „Seestern" rauscht durch die Wogen, als ob es auch ihn mit Macht zur Heimat zöge. Das südliche Kreuz und mit ihm die übrigen Sternbilder des tropischen Himmels verschwinden, und der große Bär beschreibt seinen Tageskreis schon über dem Horizont. An der täglich wachsenden Höhe des Polarsterns merkt auch das unbewaffnete Auge die schnellen Fortschritte des Schiffes und begrüßt ihn als einen alten lieben Bekannten.

Die westlichsten der Azoren, Corvo und Flores, sind das erste Land, das man erblickt, doch nur in der Ferne zieht die Fregatte an ihnen vorüber. Hier ist im Sommer die Grenze des Passats; gewöhnlich hat man in diesen Gegenden mit Stillen zu kämpfen und nicht selten treiben Schiffe wochenlang in der Nähe der Inseln umher, ehe sie die Zone der Westwinde erreichen.

Dem „Seestern" ist diese Prüfung jedoch nicht vorbehalten, er trägt das Glück an Bord, und der Nordostwind geht allmählich mit der Sonne nach West herum, ein gutes Zeichen für die Beständigkeit des neuen Windes.

Mit zunehmender Stärke treibt er das Schiff vor sich her; ein Segel nach dem andern wird fortgenommen, ein Reff nach dem andern eingesteckt. Bald sind es nur noch die gereffte Fock und das dichtgereffte Großmarssegel, deren kleine Flächen sich dem wachsenden Sturme bieten, aber sie genügen, um der Fregatte eine Fahrt von zwölf Knoten zu verleihen.

Die blaue Farbe des Wassers verliert sich, und das dunkle Grün verrät die Annäherung der europäischen Küsten. Der Seegang hebt sich zu mächtiger Höhe; vor dem englischen Kanal, am Kap der guten Hoffnung und bei Kap Horn sind die drei von den Seeleuten gefürchteten Punkte der schweren See. Die vorherrschenden westlichen Stürme erreichen eine hohe, nie schwindende Dünung, die ihre endlosen Wasserberge gegen die Küsten rollt. Je näher sie dem Lande kommen, desto höher türmen sie sich, und gar oft drohen die zusammenbrechenden Wogen die Schiffe zu verschlingen. Selbst die unerschrockensten Seeleute blicken mit unruhiger Miene auf diese Wasserriesen, die donnernd wie eine Lawine sich gegen ihr Fahrzeug wälzen. Doch der „Seestern" lenzt gut, seine Schnelligkeit übertrifft die der heranstürmenden See, zischend bricht sie sich an dem vom Rumpfe geglätteten Kielwasser, und leicht hebt sich das Schiff auf ihren Rücken, als spräche es ihrer Drohung Hohn. Wenn es sich dann wieder hinabsenkt in das Wellenthal, kann das Auge aus der Mars kaum den Horizont erblicken, so hoch läuft die gewaltige Dünung. Da der von hinten kommende Wind den Bewegungen der Fregatte keine seitliche Stütze gewährt, rollt sie furchtbar. Das Wasser schöpft zu beiden Seiten über die Reiling, und die Nocken der Unterraaen berühren bisweilen fast die Oberfläche des Meeres. Boote, Geschütze, Reservespieren, alles

muß mit Tauen und Flaschenzügen doppelt und dreifach versichert werden, um bei den heftigen Schwankungen des Schiffes nicht loszubrechen, und über Deck sind Taue gespannt, um den Mannschaften beim Gehen einen Halt zu bieten.

Der Posten auf der Vormarsraa erregt jetzt die Aufmerksamkeit des wachhabenden Offiziers durch Winken mit der Mütze; sein Rufen ist bei dem starken Winde ungehört geblieben. Er zeigt nach vorn; die Fernröhre folgen der Richtung, und man entdeckt nach langem Suchen die Masten eines Schiffes. Nur auf Augenblicke zeigen sie sich zwischen den Bergen der Dünung, und der unsichere Standpunkt der Beobachter läßt nichts Näheres erkennen.

Als die fliegende Fahrt des „Seestern“ diesen einige Meilen näher geführt, glaubt man an der Besansgaffel des Fremden eine Flagge zu sehen. Es ist wirklich eine Flagge, aber zusammengebunden in Schau, das Zeichen der Not.

Der Kapitän, läßt sofort einen Strich nördlicher auf das Schiff zusteuern. Wenn Sturm und Seegang augenblicklich auch thatsächliche Hilfe unmöglich zu machen scheinen, will er wenigstens nichts unversucht lassen.

Nach kurzer Zeit hat sich die Fregatte dem fremden Fahrzeuge bis auf eine Seemeile genähert. Es ist ein Wrack; der Fockmast ist gänzlich und vom Großmast der Top gebrochen, nur der Besanmast steht noch unversehrt. Die über das Heck ausgesteckte Bucht eines Kabeltaues zeigt, daß das Ruder verloren ist und man mit diesem Notbehelf das zum Spielball des Windes und der Wogen gewordene Schiff zu steuern sucht. Fast die ganze Verschanzung ist fortgeschlagen, und nur hier und dort stehen noch vereinzelte Reilingstützen. Die Boote sind sämtlich über Bord gegangen, am Besanmast flattern noch einige Fetzen des fortgeflogenen Besans, und im Luvwant ist ein Stück Segeltuch ausgespannt, um das Schiff mit dem Kopfe gegen den Wind zu halten.

Der „Seestern“ hat jetzt das Wrack erreicht und fliegt kaum hundert Schritt entfernt an ihm vorüber, doch der Anblick desselben in der Nähe ist noch um so erschütternder. Dem Anschein nach ist es ein Auswandererschiff, und man sieht eine Menge Menschen an Deck. Ein Teil derselben befindet sich an den Pumpen, die in steter Bewegung sind; die übrigen, Männer, Frauen und Kinder, haben sich krampfhaft an die Schiffswände und das Tauwerk geklammert, und aus ihren Gebärden spricht die Verzweiflung. Das Deck ist glatt rasiert, Sturzseen haben alles fortgerissen.

Als die Fregatte sich nähert, sieht man einen Mann in das Want steigen. Er hält ein Sprachrohr in der Hand und will eine Mitteilung machen. Eine Bewegung des Ruders läßt den „Seestern“ so nahe in Lee vom Wrack vorbeischeren, als dies die furchtbare See gestattet, und alles an Bord lauscht in gespannter Aufmerksamkeit auf den Ruf des Fremden. Jetzt setzt er das Sprachrohr an den Mund: „Hilfe, Rettung!“ tönt es angstvoll durch die brausenden Wogen, „das Schiff ist ohne Ruder und leck!“

Mehr ist nicht zu verstehen, das übrige verhallt im Winde, aber die wenigen Worte genügen, um die Herzen an Bord der Fregatte zusammenzuschnüren. Sie wurden in deutscher Sprache gerufen; es sind Landsleute,

die um Hilfe flehen, und doch kann man sie ihnen nicht gewähren — bei solchem Wetter ist sie unmöglich.

Die letzte Hoffnung der Unglücklichen ist geschwunden und ihr Schicksal besiegelt. Ein herzzerreißender Schrei entringt sich der Brust der Armen, als die Fregatte an ihnen vorüberschießt, und er findet ein grauenerregendes Echo in den Wasserbergen des Ozeans.

Doch dieser Schrei dringt auch zum Herzen des braven Kapitäns der Fregatte und läßt ihn im Augenblicke einen Entschluß fassen. Wenn er auch jetzt nichts hoffen kann, will er wenigstens thun, was in seinen Kräften steht, um den Bedrängten zu Hilfe zu kommen. Er will bei dem Schiffe bleiben, vielleicht wird bald das Wetter besser, und es gelingt ihm Rettung zu bringen.

„Alle Mann auf! Klar zum Manöver!" ertönt sein Kommando, „an die Geitaue und Gordings der Fock!"

Die gesamte Mannschaft verteilt sich an die genannten Taue, welche zum Zusammenschnüren des Segels dienen; es gilt ein gefährliches Manöver, das Beidrehen im Sturm, und es kommt darauf an, es so schnell wie möglich auszuführen.

„Steck auf Schooten, Gei auf!" — Die Schoten werden losgeworfen, der Sturm hebt das Segel wie ein Ballon, aber die vierhundert Menschen, welche mit Anspannung aller Kräfte an den Tauen ziehen, entreißen ihm seine Beute. Im Augenblicke ist die Fock unter der Raa zusammengeschnürt und der Wind kann sie nicht mehr fassen. Das Schiff merkt kaum ihre Fortnahme, es stürmt fast mit derselben fliegenden Fahrt durch die brandenden Wogen.

„An die Steuerbord Groß- und Kreuzbrassen, klar zum Beidrehen!" kommandiert der Kapitän, und die Leute drängen sich nach dem Hinterteile des Schiffes.

Niemand darf mittschiffs bleiben, wer hinten nicht an den Brassen ankommen kann, muß nach vorn soweit wie möglich in den Bug gehen — der gefährliche Augenblick des Manövers naht.

Der Blick des auf der Kommandobank stehenden Kapitäns ist nach hinten gerichtet. Er wartet auf das Anrollen der nächsten schweren Seen. Es folgen stets drei solche aufeinander; nach ihrem Überbrechen tritt eine gewisse Ruhepause in der Bewegung des Wassers ein, und sie soll benutzt werden, um die Fregatte an den Wind zu bringen.

Die letzte der drei Seen verrollt.

„Ruder in Lee! Brass an!" lautet der Befehl. Der „Seestern" luvt in großem Bogen an; zuerst schnell, dann aber immer langsamer, je mehr sich sein Kopf gegen die schwere See dreht und er die Fahrt verliert.

Jetzt liegt er quersees — doch auch die Ruhepause ist vorüber, und die erste der drei nächstfolgenden Sturzwellen rollt heran. Sie bricht sich brüllend in einiger Entfernung vom Schiffe — ebenso die zweite; doch sie kommt schon etwas näher, und ihr Andrang hindert die Fregatte im weitern Luven.

Da folgt die dritte! Unheimlich wälzt sich das dunkle Ungetüm der Tiefe heran, stets schwellend zu größerer Höhe. Seine beiden Vorgänger haben ihm

den Weg gebahnt, kein schützendes Kielwasser hemmt seinen unglückschwangeren Lauf. Mit donnerndem Brausen und kochendem Zischen bricht der weißschäumende Kamm über. Nichts widersteht seiner verderbenbringenden Gewalt; er erreicht die breite Seite der Fregatte und begräbt sie unter seinen tosenden Wassern.

Mit stockenden Pulsen hat die Mannschaft den gefürchteten Moment erwartet, den jeder für den letzten hält, doch das schöne Schiff hat den furchtbaren Stoß überdauert. Einige Sekunden lang scheint es der kolossalen Masse zu weichen, dann richtet es sich elastisch wieder auf, unbesiegt von der Gewalt des Meeres.

Zwar ist alles, was zwischen Groß- und Fockmast sich befand, fortgerissen: die Barkasse und Pinasse schwimmen in Trümmern auf der Wasserfläche, und die See hat klar Deck gemacht, sonst jedoch ist kein Unglück geschehen. Durch die von den Booten in die Verschanzungen geschlagenen Öffnungen strömt das Wasser schnell ab, und das Peilen der Pumpen ergibt, daß das Schiff nicht leck gesprungen ist. Dank der Vorsicht, daß die Mannschaft an beide Extremitäten der Fregatte beordert wurde, ist kein Menschenleben zu beklagen. Der „Seestern" luvt an den Wind, und alle Gefahr ist vorüber. Das breite Kielwasser des jetzt langsam treibenden Fahrzeuges bildet luvwärts einen breiten Zaubergürtel, an dem alle Sturzseen ohnmächtig zerschellen.

Etwa eine halbe Meile weit entfernt kämpft das unglückliche Auswandererschiff gegen die aufrührerischen Elemente. Noch immer weht die Notflagge, noch immer gehen die Pumpen und ringen die Passagiere verzweiflungsvoll die Hände.

Der Abend kommt. O, welche furchtbare Nacht wird für die armen Schiffbrüchigen hereinbrechen! Werden sie je wieder der Sonne goldene Strahlen schauen oder wird der folgende Morgen nur die Trümmer ihres Schiffes mit seinem bleichen Schimmer beleuchten?

Der Sturm wütet fort mit ungeschwächter Gewalt, doch die Quecksilbersäule des Barometers, das Orakel der Seeleute, beginnt eine konvexe Oberfläche zu zeigen, den Vorboten ihres Steigens.

Die graue, gleichmäßige Decke des Himmels wird fleckig; im Westen färbt ein gelblich roter Schein den Horizont, und die scheidende Sonne sendet auf einen Augenblick ihre Strahlen durch die finstere Wolkenmauer. Es ist ein Strahl der Hoffnung und des Trostes, den der Himmel in das Herz der Verzweifelnden senkt, um sie mit neuem Mute zu erfüllen.

Gegen Abend hat der Sturm nicht abgenommen, sondern mit gleicher Stärke angehalten — abermals ein gutes Zeichen. „Wenn die Sonne unter weht, gutes Wetter in Aussicht steht", sagt ein selten täuschendes Sprichwort der Seeleute, und am Bord der Fregatte gibt man sich jetzt der sicheren Hoffnung hin, am andern Morgen Hilfe bringen zu können, wenn der Kauffahrer sich bis dahin über Wasser hält.

Auf der Abendwache wird der Himmel lichter, hier und dort bricht sich schon der freundliche Schimmer eines Sternes Bahn, und es beginnt in Lee aufzuklaren.

Der Wind weht nicht mehr gleichmäßig, sondern stoßweise, als wäre er müde, die schwere See fällt allmählich, und gegen Mitternacht hat der Kampf der Elemente ausgetobt. Dann und wann hört man noch das Zusammenbrechen der Wogen, allein es ist nur jenes hohlklingende Rauschen, das das Meer vor oder nach einem Sturme ertönen läßt. Ein sternenklarer wolkenloser Himmel wölbt sich über den bewegten Wassern, auf denen die beiden Schiffe schwanken und mit banger Sehnsucht des kommenden Morgens harren.

Die Schatten der Nacht beginnen zu bleichen, der Morgenstern leuchtet in strahlendem Glanze, und im Osten färbt matte Röte den Saum des Horizontes. Die Umrisse des Auswandererschiffes, das während der Dunkelheit oft durch sein zeitweiliges Verschwinden Besorgnisse auf der Fregatte erweckte, zeigen sich deutlicher, und der Kapitän, der wie die meisten Offiziere während der Nacht auf Deck geblieben, läßt mit dem ersten Grauen des jungen Tages Segel setzen und auf das Wrack abhalten. Bald ist es erreicht, und ein hundertstimmiger Jubelruf der Schiffbrüchigen begrüßt den Retter in der Not.

Der „Seestern" dreht abermals bei; beide Kutter und die Gig, die in Kränen am hintern Teil des Schiffes hängen und von der mittschiffs übergebrochenen Sturzsee verschont sind, werden zu Wasser gelassen. Die kräftigen Ruderschläge ihrer Besatzungen bringen die Boote in wenigen Minuten zur Seite des Wracks.

Es ist die höchste Zeit; schon können die Pumpen das eindringende Wasser nicht mehr bewältigen, und in einer Stunde würde die Hilfe zu spät gekommen sein.

Die Passagiere werden in die Boote genommen, Frauen und Kinder zuerst, dann die Männer. Es muß jedoch zweimal gefahren werden, die Fahrzeuge können nicht alle fassen.

Der Kapitän ist der letzte, der von Bord geht. Schmerzensthränen entrollen dem Auge des alten Mannes, als er das dem Untergange geweihte Schiff verläßt. Lange Jahre hat er auf ihm gefahren, das sein Eigentum ist. Im Vertrauen auf sein bisheriges Glück hat er es nicht versichert, und nun geht sein ganzes Hab und Gut mit ihm verloren.

Auch die Passagiere retten nur das nackte Leben. Als die Boote zum drittenmal fahren, um zum Bergen der Sachen zu schreiten, ist es bereits zu spät. Nach dem Stillstand der Pumpen sinkt das Schiff schnell. Das Hinterteil taucht zuerst unter, während das Bugspriet sich senkrecht in die Luft erhebt. Noch einen Augenblick zeigt sich der Bug über Wasser — dann ist alles verschwunden. Von beiden Seiten rollt die See auf und schließt sich mit dumpfem Brausen über ihrem Opfer. Ein wirbelnder Strudel, dessen Ringe sich zu weiten Kreisen dehnen, bezeichnet die Stelle des Unterganges. Nach einiger Zeit tauchen einige losgebrochene Trümmer aus der Tiefe empor und treiben als Spiel der Wellen auf ihrer Oberfläche.

Hundert und dreißig Menschenleben sind vom sichern Tode gerettet, und wohl mag das Herz der Retter bei dem heißen Danke der Schiffbrüchigen in gerechtem Stolze klopfen.

Das gesunkene Schiff war nach Nordamerika bestimmt; eine schwere Sturzsee hatte das Ruder fortgeschlagen und das steuerlose Fahrzeug infolgedessen seine Masten verloren. Der über Bord gegangene Fockmast war nicht sogleich von dem an ihm haftenden Tauwerk zu trennen und hatte in der Wasserlinie ein Loch in die Seite gestoßen, durch welches das Wasser beim Überholen eindrang. Mit der größten Menschenfreundlichkeit wird auf dem „Seestern" für Pflege und Unterkunft der hartgeprüften Auswanderer gesorgt, und mit vollen Segeln steuert er dem Kanal zu. Ein frischer Westwind setzt durch und kein weiterer Unfall stört die Reise.

Mit freudigem Jubel werden die europäischen Küsten begrüßt, Kanal und Nordsee sind in kurzer Zeit durcheilt, und acht Tage nach dem unglücklichen Vorfalle donnern einundzwanzig Kanonenschüsse als Gruß an die Heimat aus den Stückpforten der Fregatte. Ein Dampfschiff erwartet sie bereits auf der Reede, um sie in den Hafen zu schleppen. Auf dem Hafendamme steht es gedrängt von Zuschauern, unter deren Hurraruf das stolze Schiff in die Molen läuft.

Zum letztenmale rauscht der Anker vom Bug, aber das Rasseln der Kette aus den Klüsen schlägt heute angenehm an das Ohr.

Das heißersehnte Vaterland ist wieder errungen; nach langer, schwerer Zeit ruht der müde Fuß wieder auf heimischem Boden, und mit freudigem Entzücken schweift das Auge über die teuren Gefilde der Heimat.

Unter der Kopf an Kopf gedrängten Menge am Ufer erblickt es liebe Züge; ein stummes Winken mit der Hand, und manche Freudenthräne entströmt dem Auge der liebenden Mutter, die in banger Ahnung der Wiederkehr des Schiffes harrte und jetzt die teuren Züge ihres Kindes erkennt.

Aber auch manches Herz preßt sich schmerzlich zusammen, wenn es den Gesuchten vermißt, und wartet in qualvoller Ungewißheit des Augenblicks, wo der Zutritt an Bord erlaubt sein wird.

Der Kapitän begibt sich zum Admiral; der erste Offizier gestattet die Kommunikation mit dem Lande, und in wenigen Augenblicken ruhen die so lang Getrennten an der wiedergefundenen treuen Brust.

Die Feder ist zu schwach, die Seligkeit eines solchen Wiedersehens zu schildern, und sie ehrt schweigend das namenlose Weh der Armen, deren freudige Hoffnung zu Grabe getragen wurde. Möge die Zeit mit ihrem lindernden Balsam die schmerzlichen Wunden heilen, die ein herbes Geschick ihnen schlug!

Schluß.

Der Leser, welcher den „Seestern“ auf seiner langen Reise begleitet und an den Freuden und Leiden derselben Anteil genommen, ist, wenn ich richtig urteile, von ihrem Schlusse nicht ganz befriedigt. Einige der vorgeführten Personen haben in höherem oder geringerem Maße sein Interesse erweckt, er möchte noch Näheres über ihre späteren Schicksale erfahren, und ich kann mir lebhaft vorstellen, wie manche der jungen Leserinnen gar zu gern wüßten, ob z. B. Fräulein Dolores wirklich Frau Kurzspleiß geworden ist.

Nun, da ich damals das zarte Verhältnis indiskreterweise an die Öffentlichkeit gebracht habe, darf ich schon nicht auf halbem Wege stehen bleiben und will über die weitere Entwickelung Rechenschaft ablegen, so weit ich selbst davon unterrichtet bin.

Also meine Damen, Kurzspleiß ist wirklich verheiratet; ich habe ihn selbst gesehen im Kreise seiner Frau und vier allerliebster Kinder, und ein Blick genügte, um die Überzeugung zu erlangen, daß in dieser Familie das schönste häusliche Glück wohne.

Seit jener Reise der Fregatte ist schon eine lange Zeit verflossen, wohl über zehn Jahre. Währenddem hatte ich wenig von dem früheren ersten Offizier gehört oder gesehen, wie das bei unserm wechselvollen Seemannsleben sehr erklärlich ist. Der eine befindet sich an diesem, der andere an jenem Punkt der Erde; wenn dieser kommt, geht jener, und so werden Kameraden oft für ihr halbes Leben auseinander gerissen.

Vor kurzem besuchte ich nun den Hafen, in dem unser Freund gegenwärtig einen hohen Posten bekleidet. Auf der Promenade begegnete ich ihm, und er führte seine Frau. Schon wollte ich die letztere als eine alte Bekannte begrüßen, da stutzte ich plötzlich fast erschreckt. Statt der Erwarteten blickte ich in ein mir vollständig fremdes Gesicht. Es war nicht minder lieblich und anziehend, als das der ehemaligen Dolores, aber prachtvolles blondes Haar umrahmte den schöngeschnittenen Kopf, und die großen blauen Augen kündeten die Deutsche.

Stumm mich verneigend ging ich vorüber. „Arme Dolores," dachte ich bei mir, „dein Traum war kurz, dein hasta mañana ist zur Ewigkeit geworden, dein letztes adios hat für immer gegolten — du bist vergessen, wie so viele deiner Schwestern."

Am Abend traf ich mit einem andern alten Freunde vom „Seestern" zusammen, mit Vogel. Auch ihn hatte ich lange aus dem Gesicht verloren und kannte ihn kaum wieder. Die zehn Jahre hatten ihn sehr verändert; aus dem ränkevollen, nur auf Schelmenstreiche sinnenden Kadetten einen ernsten Mann und tüchtigen Offizier gemacht, dessen Brust ehrende Orden schmückten. Er war Adjutant bei Kurzspleiß und konnte mir daher den besten Aufschluß über dessen Unbeständigkeit geben.

Wie ungerecht war ich in meinen Gedanken gewesen!

Als Kurzspleiß nach Rückkehr der Fregatte zum Kapitän avancierte, wurde er bald darauf wieder mit einem andern Schiffe fortgeschickt und Vogel zu ihm an Bord kommandiert. Wie fast immer auf Reisen nach dem Süden wurde Teneriffa angelaufen, und des Kapitäns erster Gang war zum Gouverneur. Wie elastisch schritt er dahin, wie heiter strahlten seine Augen, als er diejenige wiedersehen sollte, deren Bild er so lange treu im Herzen getragen, der er mit jeder eilenden Wolke Grüße gesandt und in deren Armen er jetzt das heißersehnte dauernde Glück zu finden hoffte. Armer Kurzspleiß! du teiltest das Schicksal so vieler Sterblichen, der poetische Traum deiner ersten Liebe sollte sich nicht erfüllen. Du hattest vergessen, daß es keine Deutsche, sondern eine Spanierin war, der du dein volles treues Herz entgegengetragen.

Er kehrte sehr bald wieder an Bord zurück und befahl die Anker zu lichten. Sein Gesicht war bleich, auf seinen Zügen lagerte ein tiefer Schmerz; Dolores gehörte seit zwei Jahren einem andern.

Der Schlag war hart, er brach fast sein Herz, und lange Zeit verging, ehe die Wunde vernarbte. Dann lernte er seine jetzige Frau kennen. Der milde Glanz ihrer Augen drang in seine verfinsterte Seele und ließ einen neuen Hoffnungsstrahl in ihr aufleuchten, das Bild der Südländerin verblich, ein stilles Glück zog ein in sein getäuschtes Herz, und die traurige Vergangenheit schwand vor der beseligenden Gegenwart. Er hatte gefunden, was er so lange Jahre gesucht.

„Was ist aus dem Bootsmann geworden?" fragte ich Vogel weiter.

Über sein ernstes Gesicht flog ein Zug von Heiterkeit.

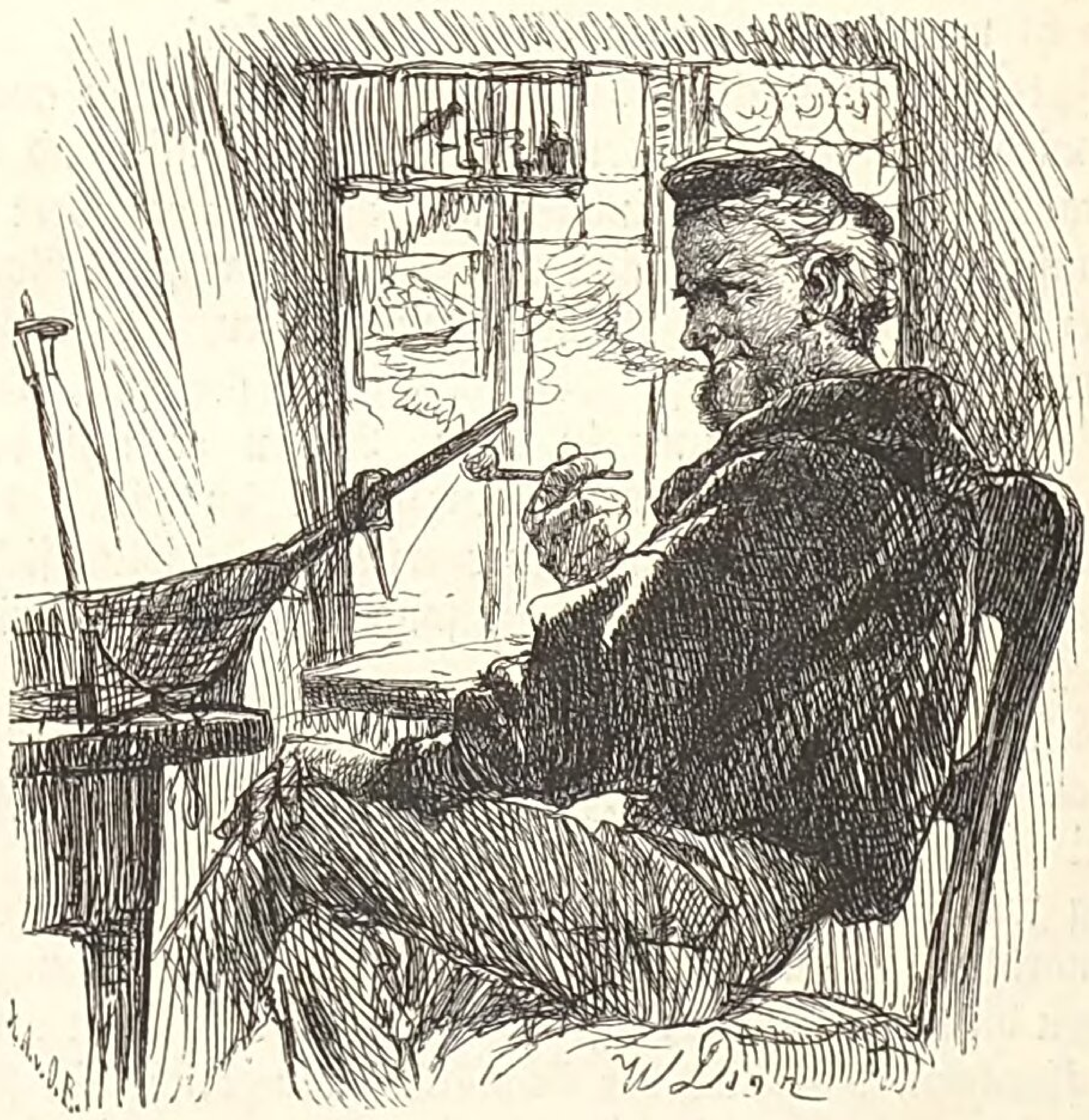
„O! dem geht es ganz gut," erwiderte er lächelnd, „er fährt aber nicht mehr zur See, sondern hat sich pensionieren lassen. So lange Kurzspleiß unverheiratet war, verließ er ihn nicht und folgte ihm wie sein Schatten von Schiff zu Schiff. Da es weder Bälle an Bord gab, noch Kurzspleiß je wieder tanzte, war er stets sehr guter Laune und fluchte mehr als je in Hochdeutsch. Ich glaube, als er damals seinen Kapitän so bald vom Gouverneur in Teneriffa zurückkommen und so schnell wieder in See gehen sah, hat er die wahre Ursache geahnt, denn ich habe ihn nie so vergnügt gesehen wie an jenem Tage.

„Als Kurzspleiß sich aber später dennoch verlobte, kündigte er ihm die Freundschaft, und als nun gar bald darauf die Heirat folgte, sagte er sich zumtal

von ihm los. Da ihm außerdem die Dampfschiffe ein Greuel waren, weil trotz allen Waschens ihre Decke beständig schwarz sind, so nahm er seinen Abschied und lebt jetzt ganz allein in einem Häuschen, das jedoch nie ein weibliches Wesen betreten darf. Er hält sich einen in Schiffsjungenkleidung gesteckten Burschen, der ihn bedient und sein Haus besorgt.

„Da er sich einbildet, Kurzspleiß gründlich zu hassen, so hat er eine besondere Art erfunden, um sich für die vermeintlich von ihm erlittene Unbill empfindlich zu rächen.

„Sein Bursche muß ihn nämlich jeden Morgen um vier Uhr wecken, und es entspinnt sich dann zwischen beiden regelmäßig folgendes interessante Gespräch:



„Bootsmann!“

„Ein grunzendes Hm! ist die Antwort.

„Bootsmann!“

„Na, was willst du?“

„Es ist acht Glas, Sie sollen zum ersten Offizier kommen.“

„Sag dem ersten Offizier, er könnte sich zum Teufel scheren, aber ich käme nicht.“

„Der Bursche geht pflichtschuldigst ab, der Bootsmann aber dreht sich auf die andere Seite, freut sich königlich, daß er nach zwanzigjährigem Aufstehen um vier Uhr morgens den ersten Offizier so gehörig abtrumpfen kann, und schläft noch die ganze Morgenwache durch. Das ist seine Rache.

„Am Tage geht er am Hafen spazieren, kritisiert die Schiffe und ärgert sich, daß alle Stengen krumm gestagt sind, alle Raaen schief und alle Taue in der

Takelage liederlich lose hängen. Er ist der Meinung, daß die ganze Seemannschaft vor die Hunde gehe, das komme aber bloß von den verdammten Dampfschiffen.

„In den Abendstunden sitzt er in seinem kleinen, ganz wie eine Kajütte eingerichteten Stübchen und schnitzt Schiffchen und Boote. Die muß sein Bursche heimlich den Kindern seines ehemaligen Kapitäns zustecken, die bereits eine ganze Sammlung solchen Spielzeugs besitzen. Was können die Kleinen dafür, daß ihr Vater sich verheiratet hat!“

„Und wie geht es dem alten Schramm.“

„Er ist vor kurzer Zeit gestorben, hat sich aber richtig einen Freitag dazu ausgesucht. Kattblock, der es bis zum Bootsmann gebracht, war an seinem Sterbebette. Als er seinen Tod herannahen fühlte, sagte er zu dem alten Freunde: „Es ist heute Freitag, Kattblock, und ich werde sterben. In vergangener Nacht habe ich den Klabautermann gesehen, und er hat mir gewinkt. Auch sind es heute gerade vierzig Jahr, daß ich mit meiner Trine verheiratet bin. Es war ein Unglückstag. Ich habe dir immer einmal die Geschichte erzählen wollen, bin aber nie dazu gekommen. Nun vielleicht erzähle ich sie dir später einmal.“ — Das sind seine letzten Worte gewesen.“

Wir waren inzwischen bis an den Hügel gekommen, der den Hafen beherrscht. Wir schauten von seinem Gipfel hinab auf das Bassin und die dort ankernden Schiffe. Unser Auge suchte unwillkürlich den „Seestern“, an den sich für uns beide so viele Erinnerungen knüpften, der uns drei Jahre lang über den Erdkreis getragen, auf dem wir so manche frohe, aber auch so viele trübe Stunden verlebt hatten.

Dort lag er, aber welcher Unterschied auch bei ihm zwischen damals und jetzt! Wie schlank und symmetrisch ragte sein Takelwerk in die Lüfte empor, wie sauber und glänzend schaute er aus, wie stolz waren wir auf ihn, wenn wir in einen fremden Hafen einliefen, und Schiffe anderer Nationen mit ihm verglichen — und welch trauriges Bild bot er heute!

Abgetakelt, mit kahlen Untermasten, grau gestrichen und überdacht, ohne lustig flatternde Flagge und Wimpel glich er fast einem Wrack.

Es war seine letzte Reise, die er damals machte; seitdem haben sich nie wieder seine weißen Segel gebläht, er sich nie wieder auf den Wogen des Ozeans gewiegt.

Eine neue Ära ist angebrochen, der Dampf hat sich auch auf dem Wasser eingebürgert und dort seine Revolutionen vollführt wie auf dem Lande. Als letzter Repräsentant einer vergangenen Zeit liegt die Fregatte inmitten und doch einsam zwischen den Erzeugnissen der modernen Schiffbaukunst, zwischen Schrauben- und Panzerschiffen, mit rauchenden Schloten und Eisenwänden.

Mit dem Segelschiffe ist ein gut Teil Poesie des Seelebens für immer geschwunden!

Anhang.

Vorschriften

über Anmeldung und Eintritt

der

Kadetten und Schiffsjungen

für die deutsche Flotte.

Nachstehende Bestimmungen, über welche vielfach Unkenntnis und Unklarheit herrschen, werden geeignet sein, zwecklose Schritte zu ersparen und die richtigen Wege zu zeigen. Namentlich werden sie den Unterschied zwischen Kadetten und Schiffsjungen und die ganz verschiedene Art der Karrieren beider Kategorien verdeutlichen, die sehr oft miteinander verwechselt werden.

I.

Verordnung über die Ergänzung des Offizierkorps der Kaiserlichen Marine

nebst Allerhöchster Kabinettsordre vom 10. März 1874.

Auf Ihren Vortrag genehmige Ich die beifolgende Verordnung über die Ergänzung des Offizierkorps Meiner Marine unter Aufhebung der älteren entgegenstehenden Bestimmungen, insbesondere Meiner Verordnung vom 16. Juni 1864. Sie haben die erforderlichen Ausführungs- und Übergangsbestimmungen zu geben und den Präses sowie die Mitglieder der Seeoffizier- und Kadetten-Prüfungskommission zu ernennen.

Berlin, den 10. März 1874.

gez. **Wilhelm.**

§. 1.

Das Offizierkorps der Kaiserlichen Marine ergänzt sich aus solchen jungen Leuten, welche entweder als Kadett eintreten, oder als Matrose zur Beförderung zugelassen werden.

§. 2.

Die Anmeldung zum Eintritt als Kadett geschieht bei der Kaiserlichen Admiralität in Berlin und zwar in den Monaten August und September des der Eintrittsprüfung vorhergehenden Jahres.

Bei dieser Anmeldung sind folgende Papiere einzureichen:

1) Ein Nationale nach Schema A. der Anlage.
2) Der von dem Angemeldeten unter Aufsicht angefertigte (und dahin bescheinigte) Lebenslauf (Schema B).
3) Eine Übersicht des genossenen Unterrichts nebst den zugehörigen Schulzeugnissen.
4) Ein von dem Lehrerkollegium eines vollberechtigten Gymnasiums, einer Realschule 1. Ordnung oder einer gleichgestellten Lehranstalt ausgestelltes Zeugnis der Reife für Obersekunda der betreffenden Anstalt, sofern der Angemeldete im Besitz eines solchen Zeugnisses ist (s. §. 6).

Dies Zeugnis muß außer einem Nachweis über die gymnastische Ausbildung auch spezielle Äußerungen über jeden einzelnen Unterrichtsgegenstand enthalten.

5) Das Attest eines Marine- oder Militär-Oberarztes für eine dem Eintritts-alter entsprechende Kräftigkeit des Körpers, sowie darüber, daß der Angemeldete frei von Gebrechen, namentlich der Seh-, Hör- und Sprachorgane und frei von Schwindel ist. (Bei Untersuchung des Sehvermögens und Ausstellung des Attestes ist nach den in Anlage C. enthaltenen Bestimmungen zu verfahren.)
6) Ein Revers über die Gewährung der Mittel zur Equipierung und einer Zulage.

§. 3.

Die Einstellung als Kadett muß vor dem siebzehnten Geburtstage erfolgen. Aus-genommen sind hiervon die Abiturienten der Gymnasien, Realschulen 1. Klasse oder der denselben gleichstehenden Lehranstalten, deren Einstellung bis zu ihrem neunzehnten Geburtstage erfolgen darf.

§. 4.

Die wissenschaftliche Qualifikation für den Eintritt ist durch eine Eintrittsprüfung darzuthun, welche anfangs April jeden Jahres vor der „Seeoffizier- und Kadetten-Prüfungskommission“ in Kiel abgelegt wird.

Diese Prüfungskommission ernennt der Chef der Admiralität, welcher auch die Vorschriften für deren Geschäftsgang gibt. Vor Beginn der Prüfung findet die noch-malige Untersuchung des Angemeldeten seitens eines Marinearztes statt.

§. 5.

Die Eintrittsprüfung umfaßt folgende Gegenstände:

I. Lateinische Sprache.

Das geläufige Verstehen der lateinischen Prosaiker, welche mit dem Lektions-plan in Untersekunda eines deutschen Gymnasiums oder einer Realschule erster Ordnung gelesen werden. Übung im schriftlichen Übertragen aus dem Lateinischen in das Deutsche.

II. Deutsche Sprache.

Anfertigung eines Aufsatzes über ein leichteres Thema ohne orthographische und grammatische Fehler. Einige Gewandtheit im mündlichen Vortrage.

III. Mathematik.

1) Arithmetik.
   a) die Gesetze der Addition, Subtraktion, Multiplikation, Division, Potenzierung und Radizierung;
   b) die Elemente der Zahlentheorie, die Dezimalbrüche und Kettenbrüche;
   c) die Lehre von den Verhältnissen und Proportionen;
   d) die Lehre von den Bestimmungsgleichungen;
   e) die Rechnung mit benannten Zahlen;
   f) Progressionen und Logarithmen, Exponentialgleichungen und Zinseszins-rechnung.
2) Geometrie.
   Die gesamte Elementargeometrie, geometrische Konstruktionsaufgaben und Anwendung der Algebra auf die Geometrie.
3) Trigonometrie.
   a) Die Erklärung der Funktionen;
   b) Entwickelung und Anwendung der trigonometrischen Formeln;
   c) Berechnung geradliniger Figuren und der Kreisabschnitte.

4) Stereometrie.
Die Anfangsgründe der Stereometrie.

IV. Physik.
1) Allgemeine Eigenschaften der Körper;
2) die Elemente der Mechanik;
3) die Elemente der Lehre vom Schall, Licht, der Wärme und Elektrizität.

V. Geographie.
Allgemeine Übersicht über die physische und politische Geographie sämtlicher Erdteile.

VI. Geschichte.
Kenntnis der merkwürdigeren Begebenheiten der welthistorischen Völker, ihres Zusammenhanges, ihrer Veranlassungen und nächsten Folgen und der ausgezeichnetsten Personen bis zu den neuesten Zeiten. Spezielleres Wissen der Geschichte Deutschlands mit besonderer Rücksicht auf äußeren Anwachs, innere Entwickelung und die Hauptereignisse der wichtigsten Kriege seit der Mitte des 18. Jahrhunderts.

VII. Französische und englische Sprache.
Ziemlich geläufiges Lesen und Übersetzen leichterer Stücke ins Deutsche und umgekehrt, einige Fertigkeit in der grammatikalischen Analyse.

VIII. Zeichnen.
Vorlegen einer Freihandzeichnung.

§. 6.

Die im §. 5 angeführten Schulkenntnisse und Fertigkeiten müssen durch die Prüfung nachgewiesen werden, wenn der Angemeldete das Reifezeugnis für Obersekunda (§. 2 ad 4) nicht besitzt.

Wenn der Angemeldete dieses Reifezeugnis besitzt, so ist derselbe von der Prüfung
in der lateinischen Sprache,
in der deutschen Sprache und
in der Geschichte
entbunden.

§. 7.

Wenn der Angemeldete mit dem Abiturientenzeugnis eines Gymnasiums, einer Realschule oder einer gleichgestellten anderen Lehranstalt abgegangen ist, so ist derselbe von der Eintrittsprüfung ganz befreit, wenn das Abiturientenzeugnis in der Mathematik das Prädikat „gut" enthält. Ist letzteres nicht der Fall, so hat der Angemeldete eine Nachprüfung in der Mathematik vor der Prüfungskommission abzulegen.

§. 8.

Die Prüfungskommission entscheidet nach dem Ausfall der Prüfung und sendet einen Auszug aus der Prüfungsverhandlung an die Admiralität, in welcher auch event. zu bemerken ist, ob ein zweites Examen abgelegt werden darf.

Auf Grund dieser Eingabe verfügt der Chef der Admiralität über die Einstellung.

§. 9.

Ausbildung der Kadetten zu Seekadetten.

Die auf Grund der bestandenen Prüfung eingestellten Kadetten werden nach Ausfall derselben vorläufig rangiert, wobei die als Abiturienten eingestellten nach ihrem Lebensalter vorweg rangieren.

Im Monat April werden die Kadetten an Bord des Kadettenschiffes eingeschifft und erhalten daselbst ihre erste militärisch-seemännische Erziehung. Das Kadettenschiff kreuzt während des Sommers und kehrt Ende September zur Station zurück. Der Kommandant dieses Schiffes hat über diejenigen Kadetten, von denen es sich während der Übungsreise herausstellt, daß sie sich nicht zum Seedienst eignen und die genügende Anlage zum Seeoffizier nicht besitzen, so zeitig als möglich, spätestens aber bis September — nach Anhörung der Offiziere des Schiffes — an die Admiralität einen motivierten Bericht einzureichen. Auf Grund dieses Berichtes verfügt der Chef der Admiralität event. die Entlassung der betreffenden Kadetten. Die an Bord des Kadettenschiffes zugebrachte Zeit kommt für die Entlassenen indessen als Dienstzeit bei der Ableistung der Militärdienstpflicht nicht in Anrechnung.

§. 10.

Vereidigung, Einberufung zum Kadettencötus der Marineschule.

Den übrigen Kadetten wird anfangs des Monats September von dem Kommandanten und den Offizieren des Kadettenschiffes ein Dienstzeugnis ausgestellt.

Die Dienstzeugnisse nebst einem nach Maßgabe der gezeigten Dienstapplikation aufgestellten Rangierungsvorschlage werden bis zum 15. September der Admiralität eingereicht, welche darauf die geeigneten Kadetten mit Anfang Oktober zum Besuch des Kadettencötus der Marineschule kommandiert.

Vor der Überweisung läßt der Kommandant des Kadettenschiffes die Kadetten vereidigen und sendet die darüber aufgenommene Verhandlung an die Marineschule.

§. 11.

Der Unterricht in dem Kadettencötus hat den Zweck, die Kadetten zur Ablegung der Seekadettenprüfung vorzubereiten und dauert ca. sechs Monate.

§. 12.

Die Seekadettenprüfung wird Ende März oder anfangs April abgelegt und umfaßt folgende Gegenstände.

I. Navigation.

1) Grundzüge der astronomischen Geographie;
2) Kenntnis der Sterne erster Größe und der Distanzsterne;
3) Kenntnis der Meeres- und der Luftströmungen.
4) Einteilung und Gebrauch der Loggleine und des Logglases nebst der Kenntnis, die Fahrt des Schiffes aus der Zeit zu bestimmen, während welcher es eine gewisse Distanz durchläuft;
5) Die Distanz- und Kursberechnung, das Koppeln der Kurse mit Rücksicht auf die Strömungen;
6) Kenntnis, Konstruktion und Gebrauch der Seekarten, das Besteck darin abzusetzen nach Kurs und Distanz, nach Länge und Breite, sowie nach Peilungen und Winkelmessungen. Den Ort des Schiffes aus einer Karte in die andere richtig zu übertragen;
7) Verwandlung der wahren Zeit in mittlere und Sternzeit und umgekehrt;
8) die Berechnung der Breite durch die Meridianhöhe von Sonne, Mond, Sternen und Planeten;
9) Kenntnis und einige Fertigkeit im Gebrauch des Oktanten und Sextanten nebst Auffindung des Indexfehlers derselben; ferner Kenntnis der Einrichtung des

künstlichen Horizonts, Barometers, Thermometers, des Chronometers und der verschiedenen Kompasse;

10) Kenntnis der Berichtigung der Höhenwinkel für Kimmtiefe, Refraktion, Parallaxe und Halbmesser;

11) Kenntnis der Einrichtung und des Gebrauchs von Bremikers nautischem Jahrbuche;

12) Aufstellung der Steuer- und Peilkompasse, Untersuchung der Deviation derselben am Lande.

II. Seemannschaft.

1) Benennung der verschiedenen Teile eines Schiffes, insofern sie nicht unter die Rubrik „Schiffbau" fallen;
2) Benennung der verschiedenen Teile der Bemastung und Takelage, deren Beschaffenheit, Anwendung und Nutzen;
3) Los- und Festmachen, Setzen und Bergen der Segel;
4) Kenntnis der Wirkung des Windes auf die Segel und dieser auf das Schiff, je nach ihrer Stellung;
5) Kenntnis der Wirkung des Ruders;
6) Kenntnis der einfacheren Manöver unter gewöhnlichen Umständen, nebst Kommandoworten;
7) Kenntnis der Nationalflaggen der bedeutendsten Seestaaten, des Signalsystems der Kaiserlichen Marine und des internationalen Signalbuches einschließlich der Semaphorsignale;
8) Kenntnis des täglichen Bootsdienstes (schwere Arbeiten ausgenommen), Honneurs und Kommandoworte.

III. Artillerie.

1) Einteilung und Benennung der Waffen überhaupt,
2) Einteilung, Benennung und allgemeine Einrichtung der Handwaffen;
3) Einteilung, Benennung, Material und Grundzüge der Konstruktion der Geschützrohre und der Lafetten;
4) Vom Pulver.
   a) Allgemeine Anforderungen
   b) Bestandteile, Zusammensetzung, allgemeine Übersicht der Fabrikation unserer Pulversorten;
   c) Entzündung, Verbrennung und Kraftäußerung des Pulvers;
   d) Untersuchen und Probieren des Pulvers;
   e) Kennzeichen und Behandlung des schadhaften und verdorbenen Pulvers;
   f) Aufbewahrung des Pulvers und der fertigen Munition in Magazinen an Bord und am Lande;
5) Einteilung und Benennung der Munition, Zündungen und der wichtigsten Ernstfeuer;
6) Elementarbegriffe vom Schießen, Einteilung und Benennung der verschiedenen Schußarten.

IV. Landtaktik.

1) Kenntnis der Eigentümlichkeiten der verschiedenen Truppengattungen;
2) Kenntnis der Formationen und Evolutionen einer Infanteriekompanie, besonders mit Rücksicht auf das zerstreute Gefecht;
3) Einfluß des Terrains auf die Fechtart;
4) Kenntnis der Grundsätze für die Fechtart einer gelandeten Schiffsmannschaft mit Ausschluß des Gebrauches der Landungsgeschütze.

V. Mathematik.

1) Gründliche Kenntnisse der Lehren der niederen Arithmetik und Gewandtheit im Kalkül, mit Ausschluß der höheren Gleichungen und Reihen;

2) Gründliche Kenntnisse der Lehren der Elementar-Trigonometrie, der Stereometrie und sphärischen Trigonometrie.

VI. Naturlehre.

Die Grundbegriffe der Chemie mit vorzüglicher Berücksichtigung der in der nautischen und artilleristischen Technik vorkommenden Prozesse.

VII. Dienstkenntnis.

1) Abfassung von Dienstschreiben, dem Verhältnis der Seekadetten angemessen;

2) Kenntnis der Vorschriften für den Dienst des Seekadetten an Bord;

3) Kenntnis der Disziplinarverhältnisse an Bord und am Lande;

4) Die Organisation der Armee und Marine.

VIII. Aufnahmen.

Kenntnis und einige Gewandtheit im topographischen Terrainzeichnen.

IX. Englische und französische Sprache.

Geläufiges Lesen und ziemlich fertiges Übersetzen aus der französischen und englischen Sprache in das Deutsche und umgekehrt; einige Fertigkeit im mündlichen und schriftlichen Ausdruck.

§. 13.

Kadetten, welche diese Prüfung nicht bestehen, dürfen, sofern nicht Mangel an Fleiß, ungenügende Anlagen und tadelnswerte Führung dagegen sprechen, noch einmal mit den neu eingestellten Kadetten an deren praktischer Unterweisung an Bord des Kadettenschiffes und an dem Unterricht im Kadettencötus teilnehmen. Die Prüfungskommission hat sich hierüber in dem, der Admiralität einzureichenden Auszuge aus der Prüfungsverhandlung auszusprechen. Eine weitere Vergünstigung ist nicht gestattet, vielmehr ist die Entlassung der Betreffenden seitens der Prüfungskommission zu beantragen. Die Entlassung eines Kadetten, welche nach erfolgter Vereidigung stattfindet, hat die Anrechnung der seit der Vereidigung zurückgelegten Dienstzeit auf die Militärdienstpflicht zur Folge.

§. 14.

Für diejenigen Kadetten, welche die Seekadettenprüfung bestanden haben, wird seitens der Marineschule durch Gesuchsliste die Erteilung der Reifezeugnisse beantragt. Diejenigen, welche in der Prüfung vorzügliche Kenntnisse dargelegt haben, sind zur Allerhöchsten Belobigung in Vorschlag zu bringen. Gleichzeitig wird der Admiralität die Prüfungsverhandlung, eine Zusammenstellung der Prüfungsresultate und eine Liste über die Prüfung der Kadetten übersandt.

Vom Chef der Admiralität wird zugleich mit den Reifezeugnissen die Rangierung als Seekadett auf Grund jener Dokumente und des nach §. 10 vom Kommandanten des Kadettenschiffes einzureichenden Dienstzeugnisses und Rangierungsvorschlages Allerhöchsten Orts beantragt.

Nach Maßgabe dieser Anciennetät können die Kadetten zur Beförderung zum etatsmäßigen resp. überzähligen Seekadetten mittels Gesuchsliste in Vorschlag gebracht werden.

§. 15.

Ausbildung der Seekadetten an Bord der Schulschiffe und Ablegung der ersten Seeoffizierprüfung.

Die im Besitz des Zeugnisses der Reife zum Seekadetten befindlichen Kadetten werden möglichst bald nach Schluß des Unterrichts im Kadettencötus der Marineschule

an Bord der Seekadetten-Schulschiffe auf ca. 2 Jahre eingeschifft. An Bord dieser Schiffe erhalten dieselben nicht nur eine allseitige praktische Ausbildung zum Dienst als Unterleutnant, sondern auch Unterricht in den mehr praktischen Disziplinen zur Vorbereitung auf die Seeoffiziersprüfung.

§. 16.

Bei der Rückkehr des Seekadetten-Schulschiffes resp. der Schulschiffe reichen der Kommandant oder die Kommandanten der Admiralität über die an Bord kommandierten Sekadetten Dienstzeugnisse und einen Rangierungsvorschlag ein. Die Dienstzeugnisse, welche von dem Kommandanten und den Offizieren des Schiffes auszustellen sind, haben außer dem Urteil über die Charaktereigenschaften, die Dienstbrauchbarkeit und die wissenschaftlichen Leistungen im allgemeinen sich auch insbesondere dahin auszusprechen, ob der Betreffende schuldenfrei ist und für würdig erachtet wird, in das Seeoffizierkorps zu treten.

§. 17.

Diejenigen Seekadetten, welche ein günstig lautendes Zeugnis von dem Schulschiff erhalten, werden zur Ablegung der

erſten Seeoffizierprüfung

vor der Prüfungskommission in Kiel seitens der Admiralität kommandiert.

§. 18.

Erste Seeoffizierprüfung.

Dieselbe umfaßt nachstehende Gegenstände:

I. Navigation.

1) Gründliche Kenntnis des Verfahrens und erhöhte Fertigkeit in der Behandlung der bereits in der Seekadettenprüfung enthaltenen Anforderungen, besonders in betreff der Bestimmung der Fahrt des Schiffes mittels des Loggs, der Distanz und Kursberechnung, des Koppelns der Kurse und des Absetzens in den Seekarten.
2) Kenntnis der Konstruktion der an Bord der Seekadetten-Schulschiffe befindlichen nautischen, mathematischen und meteorologischen Instrumente, einschließlich der Chronometer und Kompasse, im besonderen auch der Deviationskompasse, Übung im Gebrauch derselben.
3) Bestimmung der Kulminationszeit der Gestirne, ihres wahren und scheinbaren Auf- und Unterganges und wie hoch sie über den Horizont kommen; Bestimmung der Tag- und Nachtlänge.
4) Berechnung der Zeit des hohen und niedrigen Wassers (Ebbe und Flut).
5) Grundzüge der Längenbestimmung durch den Chronometer; Anfertigung von Chronometer-Gang- und Stand-Tabellen.
6) Beobachtung und Berechnung der Schiffszeit durch Sonnenhöhen, Mond-, Planeten- und Sternhöhen.
7) Berechnung der Breite.
   a) durch Meridianhöhen der Gestirne;
   b) durch Höhen außer dem Meridian und zwar durch zwei Sonnenhöhen, durch Polarsternhöhen und durch eine Sonnenhöhe mit bekannter Zeit.
8) Berechnung der Mißweisung.
   a) durch die magnetische Amplitude;
   b) durch das magnetische Azimut;
   c) nach der Azimuttabelle.

9) Aufstellung der Steuerdeviations- und Peilkompasse und Bestimmung der Deviation.
10) Ausführung von Küstenaufnahmen mit den an Bord der Seekadetten-Schulschiffe befindlichen Instrumenten.
11) Das Wichtigste aus der maritimen Meteorologie und Ozeanographie: Thermometrie, Verbreitung der Wärme auf der Erde, im Wasser und in der Luft; Eisbildung, Meeres- und Luftströmung; Verdunstung und Niederschlag; Druck der Atmosphäre u. s. w.

II. Seemannschaft und Seetaktik.

A. Seemannschaft.

1) Ein- und Ausnehmen der Masten und des Bugspriets an Bord, Errichtung eines Bockes zu diesen Zwecken.
2) Aufbringen und Herunternehmen von Marsen und Eselshäuptern, von Stengen, Raaen und Spieren, Aufbringen und Ansetzen des stehenden Guts, Scheren des laufenden Guts.
3) Über das Seeklarmachen von Takelage, Schiff und alles, was dabei zu beachten ist.
4) Aus- und Einsetzen von Barkassen und Booten.
5) Über das Unterschlagen der Segel.
6) Einrichtung und Gebrauch der Anker und Ketten, deren Befestigung außen- und innenbords, sowie der Vorrichtungen zur Handhabung derselben.
7) Über das Vertäuen und das Untersegelgehen auf verschiedene Arten.
8) Ankern unter verschiedenen Umständen.
9) Bei Sturmwetter auf Leeger Wall zu ankern, die zu treffenden Vorbereitungen.
10) Loten bei bedeutender Tiefe und auf untiefem Wasser.
11) Über die Manöver mit einem Schiffe unter allen verschiedenen Umständen von Wetter und Wind; Wenden, Halsen, Beidrehen, Backbrassen und Lenzen im Sturm.
12) Über das Beisetzen von Segeln bei starkem Winde, Reefen und Segelbergen.
13) Das Übernehmen von Geschützen oder anderen schweren Lasten, und was dabei in acht zu nehmen ist.
14) Aus- und Einhängen des Ruders.
15) Über das Bereitmachen eines Schiffes zum Gefecht.
16) Über das Manövrieren zum Wechseln und Einsetzen, sowie zur An- und Entkuppelung der Schraube, beziehungsweise der Räder oder zum Abnehmen der Schaufeln, wenn man mit dem Schiffe ohne Dampf segeln will, und welche Vorsorge dabei zu treffen ist.
17) Über das Beilegen eines Dampfschiffes im Sturmwetter.
18) Über die Handlungsweise beim plötzlichen Begegnen von Schiffen; genaue Kenntnis der Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstoßens von Schiffen auf See und der Handlungsweise in solchen Fällen.
19) Das Aufrichten einer Nottakelage, Kielholen, Einbringen eines Schiffes ins Trockendock und das Aufwinden auf eine Schlipphelling.
20) Über die verschiedenen Arten von Notrudern.
21) Über das Unterbringen des Inventars und der Ausrüstungsgegenstände, Stauung des Raumes, Stauen des Ballastes, Einfluß desselben auf die Bewegung des Schiffes.
22) Genaue Kenntnis des Signalsystems und des Signalbuches der Kaiserlichen Marine, sowie des internationalen Signalbuches, einschließlich der Semaphorsignale.

B. Seetaktik.

1) Grundbegriffe der Evolutionskunde und Seetaktik, Gefechtsverhältnisse von Schiff zu Schiff.
2) Gefechtsverhältnisse beim Angriff auf befestigte und unbefestigte Küstenplätze und Uferstrecken, sowie bei der Verteidigung von Häfen und Flußmündungen.

III. Artillerie.

1) Praktische Untersuchung des Pulvers auf seine Brauchbarkeit, Behandlung des verdorbenen Pulvers.
2) Die Vorschriften für die Aufbewahrung und Behandlung des Pulvers an Bord, für den Pulvertransport und für die Pulverarbeiten.
3) Die analogen Vorschriften für die übrige an Bord befindliche Munition und die Feuerwerkskörper, einschließlich der Signalkörper.
4) Kenntnis des gesamten an Bord befindlichen Artilleriematerials und der Handfeuerwaffen, der Nomenklatur.
5) Genaue Kenntnis des Exerzierreglements für die an Bord befindlichen Geschütze und der Schußtafeln für dieselben. Allgemeine Kenntnis der wichtigsten abweichenden reglementarischen Bestimmungen für die nicht an Bord des Schulschiffes befindlichen Schiffsgeschütze der Kaiserlichen Marine.
6) Kenntnis der Herstellungsarbeiten und aller Manipulationen, die mit den Geschützen an Bord vorkommen.
7) Kenntnis der verschiedenen Arten von Seeminen, speziell der Offensivtorpedos, welche an Bord von Kriegsschiffen und von Torpedobooten geführt werden.
8) Die Festlegung stationärer Seeminen und Beseitigung feindlicher Torpedos.
9) Der Gebrauch der Offensivtorpedos.
10) Allgemeine Kenntnis der Eigenschaft des Dynamits und der Schießbaumwolle, sowie des Ladens und Entladens der Minengefäße, Transport dieser Sprengstoffe und der Seeminen.
11) Kenntnis der elektrischen Zünder und Einbringen derselben in die Minengefäße; Kenntnis des Elektrokontaktzünders nnd des Stromschließers.
12) Kenntnis der Vorschriften für die Anlage und Untersuchung der elektrischen Leitungen und die Aufbewahrung der Kabel.

IV. Schiffsdampfmaschinenkunde.

1) Praktisches Verständnis des Wesens und der Wirkung der Dampfmaschine im allgemeinen und der Propeller.
2) Nomenklatur der wichtigsten Maschinen- und Kesselteile, speziell derjenigen der Maschine des Schulschiffes.
3) Allgemeine Kenntnis der verschiedenen Arten von Marinedampfkesseln, deren Einrichtung und der Kesselgarnituren. Spezielle Kenntnis dieser Gegenstände an der Maschine des Schulschiffes.
4) Kenntnis der Ursachen des Überkochens und der Mittel, demselben vorzubeugen und zu begegnen.
5) Das Salinometer.
6) Bedienung der Maschine (Ingangsetzung, Stoppen, Umkehren).
7) Zweck und Konstruktion der verschiedenen Expansionsvorrichtungen, spezielle Kenntnis derjenigen der Maschine des Schulschiffes.
8) Desgleichen der Dampfschieber, der Steuerung, der Dampfverteilung in den verschiedenen Perioden der Umsteuerung.

9) Desgleichen der verschiedenen Kondensatoren und der damit verbundenen Teile im allgemeinen, desjenigen der Schiffsmaschine im besonderen.
10) Ebenso der Garniturteile der Schiffsmaschine detailliert.
11) Berechnung der Effektivkraft der Dampfmaschine nach Indikatordiagramm.
12) Behandlung der Maschine im Gefecht.
13) Maßregeln zur Konservierung der Maschine und der Kessel.
14) Installierung, Kuppelung, Entkuppelung, Lichten und Einsetzen der Schraube.
15) Kenntnis des Destillationsapparates.
16) Kenntnis der sämtlichen Pumpen, die sich an Bord befinden.
17) Eigentümlichkeiten der verschiedenen Kohlensorten und Aufbewahrung der Kohlen an Bord.

V. Schiffbau.

1) Nomenklatur und Zweck der wichtigsten Teile des Schiffsrumpfes und deren Zusammensetzung, sowohl für hölzerne als für eiserne Schiffe; Spezialen für Panzerschiffe.
2) Kenntnis der Konstruktion der Bemastung, des Ruders, der Spille und der sonstigen Maschinen an Bord.
3) Untersuchung des Schiffes und Kenntnis der Maßregeln zur Unterhaltung der Schiffssubstanz, sowie der kleinen Reparaturen, welche am Schiff vorkommen.
4) Kenntnis der allgemeinen praktischen Grundsätze für die Verteilung der festen und beweglichen Gewichte an Bord und deren Einfluß auf die Steifigkeit, Stabilität und Bewegung des Schiffes und auf die Segelführung.

VI. Dienstkenntnis.

1) Fertigkeit in Abfassung dienstlicher Aufsätze, dem Verhältnisse des Seeoffiziers angemessen.
2) Kenntnis der allgemeinen Dienstvorschriften, soweit dieselben bei der Marine in Anwendung kommen.
3) Dienstpflichten des ersten Offiziers bei Indienststellung des Schiffes, namentlich in bezug auf die Einteilung der Mannschaft in die verschiedenen Rollen.
4) Gründliche Kenntnis der Dienstobliegenheiten des wachthabenden und des Navigationsoffiziers an Bord, sowie des untersuchungsführenden Offiziers.
5) Kenntnis der Disziplinarverhältnisse an Bord und am Lande.
6) Einteilung der Marine und Armee.

VII. Französische und englische Sprache.

Einige Gewandtheit im mündlichen und schriftlichen Gebrauch der fremden Sprache für den notwendigsten Verkehr.

§. 19.

Unmittelbar nach Beendigung der Prüfung sendet die Prüfungskommission einen Auszug aus der Prüfungsverhandlung an die Admiralität, in welchem event. bei ungünstigem Ausfall der Prüfung eines oder mehrerer Seekadetten die einmalige Wiederholung der Prüfung beantragt werden kann.

§. 20.

Diejenigen Seekadetten, welche die Prüfung (§. 18) bestanden haben, werden dem ortsanwesenden Seeoffizierkorps der Marinestation der Ostsee zur Wahl gestellt.

Die Abhaltung der Wahl beantragt der Kommandeur des Seekadettenschulschiffes bei der Marinestation der Ostsee, welche letztere zu dem anzuberaumenden Termine die Berufung der am Stationsorte anwesenden Seeoffiziere anzuordnen hat.

Wird der, der Anciennetät nach älteste Seekadett nicht für geeignet erachtet, zum Unterleutnant zur See ohne Patent vorgeschlagen zu werden, so wird der, der Anciennetät nach Nächstfolgende zur Wahl gestellt, und bei dem betreffenden Vorschlage alsdann das Sachverhältnis auseinandergesetzt.

Findet sich im Offizierkorps bei einer derartigen Wahl eine Meinungsverschiedenheit, so sind folgende Fälle zu unterscheiden:

a) Ist die Majorität des Offizierkorps gegen die Aufnahme des Vorzuschlagenden, so wird ohne weiteres der nächstfolgende Seekadett zur Wahl gestellt.

b) Ist dagegen die Minorität, oder sind selbst nur einzelne Mitglieder des Offizierkorps gegen die Wahl, so haben die betreffenden Offiziere ihre abweichende Meinung zu motivieren, und ist dieses Minoritätsvotum begleitet von den bezüglichen Äußerungen des Marinestationskommandos und des Chefs der Admiralität der betreffenden Gesuchsliste beizufügen.

In den desfallsigen Vorschlägen ist das obwaltende Verhältnis zu erläutern, und darf diese Erläuterung selbst dann nicht fehlen, wenn dieselben Verhältnisse bereits bei einem früheren Vorschlage stattgefunden haben sollten.

Die Gewählten werden alsdann mittels Gesuchsliste von der ersten Matrosendivision zur Beförderung zum Unterleutnant zur See, unter Vorbehalt der Patentierung in Vorschlag gebracht. Sind nicht genügende Stellen vakant, so erfolgt ein Einrücken in das etatsmäßige Unterleutnantsgehalt nur nach Maßgabe der eintretenden Vakanzen.

§. 21.

Unterricht im Offiziercötus der Marineschule und Ablegung der Seeoffizierberufsprüfungen.

Die so ernannten Unterleutnants ohne Patent werden durch den Chef der Admiralität zum Besuch des Offiziercötus der Marineschule einberufen. Eintretenden Falles ist es auch zulässig, diejenigen Seekadetten, welche die erste Seeoffizierprüfung bestanden haben, aber noch nicht zu Unterleutnants befördert worden sind, zur Schule einzuberufen.

§. 22.

Der Unterricht in diesem Cötus beginnt anfangs Oktober und schließt Ende August des nächstfolgenden Jahres. Derselbe ist der vervollkommneten theoretischen Ausbildung und der Vorbereitung zur Ablegung der Seeoffizierberufsprüfung gewidmet, welche letztere im September jeden Jahres vor der Seeoffizier- und Kadettenprüfungskommission in Kiel abgelegt wird. Der Chef der Admiralität ist befugt, Anfangs- und Schlußtermine dieses Kursus nach Maßgabe besonderer Umstände event. zu verlegen.

§. 23.

Die Seeoffizierberufsprüfung umfaßt folgende Gegenstände:

I. Navigation.

1) Genaue Kenntnis der Konstruktion der zur Ausrüstung von Schiffen dienenden nautischen (mathematischen und physikalischen) Instrumente, Chronometer und Kompasse, Gewandtheit im Gebrauch derselben, sowie in der Behandlung und Untersuchung der Instrumente auf Fehler und Korrektur der letzteren.

2) Kenntnis der Theorie und erhöhte Fertigkeit bezüglich der Bestimmung der Kulminationszeiten, des wahren und scheinbaren Auf- und Unterganges der Gestirne u. s. w.

3) Desgleichen der Berechnung der Länge durch den Chronometer, inkl. der notwendigen vorhergehenden Observationen am Lande zur Bestimmung von Stand,

Gang und wahrscheinlicher Sicherheit der Chronometer. Geläufigkeit in der Anfertigung von Chronometerkorrektionstafeln.

4) Fertigkeit im Beobachten und Berechnen der Schiffszeit nach den verschiedenen Methoden (cfr. §. 18, ad I. Nr. 6).
5) Anstellung und Berechnung einer vollständigen Längenobservation mittels Monddistanzen von der Sonne, den Sternen und Planeten, mit oder ohne gemessene Höhen.
6) Berechnung der Breite, aus nach den in §. 18 angegebenen Methoden, auch noch aus der beobachteten gleichzeitigen Höhe zweier verschiedenen Gestirne.
7) Gründliche Kenntnis derjenigen natürlichen oder künstlichen Verhältnisse, welche sowohl auf dem Lande als an Bord störend auf den Kompaß einwirken, sowie der Mittel, diesen Störungen zu begegnen. Sicherheit in der Berechnung resp. Bestimmung der Mißweisung und der Deviation der Kompasse, letztere sowohl zu Lande als auf See.
8) Kenntnis der Methoden der Küstenvermessung, Ausführung von Meßtischaufnahmen und Anfertigung von Karten und Croquis.
9) Kenntnis der Hauptsegelanweisung in ihrer Abhängigkeit von den herrschenden Winden und Meeresströmungen.
10) Kenntnis der Lage und Tiefenverhältnisse der deutschen Seehäfen, Kenntnis der Untiefen und Leuchtfeuer in der Ostsee, im Sund, großen Belt, Kattegat und der Nordsee, soweit sie in der Nähe des gewöhnlichen Fahrwassers nach dem Kanal liegen.

II. Landtaktik.

1) Verwendung der verschiedenen Truppengattungen im Gefecht.
2) Kenntnis der taktischen Formationen und Evolutionen eines Infanteriebataillons, insbesondere der Kompaniekolonne und des zerstreuten Gefechts.
3) Kenntnis der allgemeinen Grundsätze des Kundschafts- und Sicherheitsdienstes auf dem Marsche wie in der Ruhe. Einfluß des Terrains auf die Fechtart.
4) Kenntnis der Grundsätze für das Gefecht einer gelandeten Schiffsmannschaft.
5) Gebrauch der Landungsgeschütze.

III. Artillerie.

1) Theorie der Entzündung, Verbrennung und Kraftleistung des Pulvers; die verschiedenen Pulversorten, deren Eigentümlichkeiten und deren Untersuchung.
2) Kenntnis der Einrichtung, Anfertigung, Untersuchung, Aufbewahrung und des Transports der übrigen Munition, Zündungen und Ernstfeuer (inkl. der Signalfeuer) unserer Marine.
3) Kenntnis der Geschütze, Lafetten und Zubehörstücke der Schiffsartillerie, ebenso der Handfeuerwaffen und der Vorschriften über Behandlung und Konservierung des Artilleriematerials, speziell der gezogenen Geschütze an Bord.
4) Allgemeiner Überblick über das Charakteristische der wichtigsten fremden Schiffsartillerie.
5) Gründliche Kenntnis der Wirkung der Feuerwaffen und der dieselbe beeinflussenden Umstände, nämlich:
   a) die Gestaltung der Flugbahn:
      aa) des Einzelgeschosses ohne und mit Rücksicht auf den Luftwiderstand und auf die Rotationen;
      bb) der Streugeschosse;

b) die Anlagen und der Gebrauch der Schußtafeln, und graphische Darstellung der Flugbahnen;
c) die Wirkung der Geschütze nach Schußweite, Treffwahrscheinlichkeit, Geschoßeffekt, Feuergeschwindigkeit;
d) die Wirkung des Schusses auf das eigene Geschütz; Rücklauf und Hemmung desselben;
e) die verschiedenen Schußarten nach Geschütz, Geschoß, Ladung, Gestalt der Flugbahn, Richtung und dem vorliegenden Zweck. Verwendung der Schußarten auf See und im Küstenkriege.

6) Übersichtliche Kenntnis des Zustandes und der Wirkungsfähigkeit fremder Schiffs- und Küstenartillerien.
7) Vom Schießen und der Wirkung des Kleingewehrs.

IV. Schiffbau.

1) Kenntnis der technisch wichtigsten Eigenschaften der zur Verwendung kommenden Materialien und deren Konservierung.
2) Allgemeine Kenntnis der wichtigsten Schiffbausysteme und deren Vorteile und Nachteile. Nomenklatur der wesentlichen Konstruktionsteile, deren Zusammensetzung und Verbindung, sowohl für den Holzbau, als für den Eisenbau.
3) Kenntnis des Baues der Rundhölzer, Boote, Spille, der Ruder und der Pumpenarrangements.
4) Kenntnis der Deplacementsberechnung und Verständnis der Konstruktionszeichnungen.
5) Anwendung der statischen und dynamischen Gesetze auf die Bestimmung der Form des Schiffsrumpfes und der Verteilung der festen und der beweglichen Gewichte an Bord und in der Takelage, sowie bei der Armierung, sonstiger Ausrüstung und Stauung. Einfluß dieser Gewichtsverteilung, sowie der Bauart auf die nautischen und artilleristischen Eigenschaften des ruhenden und bewegten Schiffes (Schwingungsmomente beim Schlingern und Stampfen).
6) Größe und Richtung der Bewegungswiderstände und Wirkung des Ruders.
7) Der Segelriß und Berechnung desselben.
8) Wirkung der Segel und Einfluß der Stauung auf die Manövrierfähigkeit des Schiffes.
9) Zusammenhang zwischen Schiff und Maschine; Manövrierfähigkeit unter Dampf.
10) Docken und Untersuchung des Schiffsrumpfes, vorzüglich eiserner Schiffe.

V. Schiffsdampfmaschinenkunde.

1) Die physikalischen Gesetze, denen der Wasserdampf unterworfen ist — dessen Temperatur, Spannkraft, Dichtigkeit, Kondensation und Expansion.
2) Die Konstruktionsgrundsätze für die Dampfmaschinen verschiedener Systeme, Wirkung derselben.
3) Desgleichen der verschiedenen Propulsionssysteme.
4) Desgleichen der verschiedenen Kesselsysteme; ad 2—4 vollständige Terminologie.
5) Sicherheitsapparate und Kesselgarnituren im allgemeinen. Theorie derselben.
6) Bestimmung des Salzgehaltes im Kesselwasser und Mittel zur Verhütung eines zu hohen Salzgehaltes.
7) Konstruktionsgrundsätze für die Expansions- und Dampfverteilungsapparate.
8) Desgleichen für die entlasteten Dampfschieber.
9) Theorie und Behandlung der verschiedenen Kondensatoren.

10) Genaue Kenntnis der Beschaffenheit und Behandlung der Garniturteile (Cylinderventile, Cylinder- und Schieberkastenhähne, Kühlhähne, Entlassungshahn, Schmiervorrichtungen, Manometer, Mantelhähne, Handsteuerung, Hubzähler, Handdrehvorrichtung, Indikator).
11) Rationelle Kenntnis des Nutzwertes der Brennmaterialien und deren Untersuchung, Kenntnis der Bedingungen, für deren vollkommene Ausnutzung und gute Erhaltung.
12) Gründliche Kenntnis und Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Maschine unter verschiedenen Verhältnissen der Geschwindigkeit und des Kohlenverbrauchs.
13) Berechnung der nominellen, indizierten und effektiven Kraft einer Dampfmaschine, Indikator; Gebrauch des Indikatordiagrammes als Rechnungsgrundlage.
14) Konservierung der Maschine und der Kessel; Kesselexplosionen.
15) Kenntnis der verschiedenen Destillierapparate.
16) Alle in der Kaiserlichen Marine vorkommenden Pumpen.

VI. Fortifikation.

1) Feldbefestigung;
a) Benennung der Feldschanzen und ihrer Teile;
b) Einrichtung der Feldwerke zur Geschützverteidigung;
c) Kenntnis der wichtigsten Hindernis- und Verstärkungsmittel;
d) Angriffe und Verteidigung von Feldwerken;
e) Verteidigungseinrichtung häufig vorkommender Terraingegenstände.

2) Permanente Befestigung:
a) die Grundbedingungen für permanente Befestigungsanlagen und kurze Übersicht der formellen Einrichtung jetzt bestehender Festungswerke;
b) Grundzüge des Angriffs und der Verteidigung von Festungen im allgemeinen.

3) Küstenbefestigung:
a) Kenntnis der zum Küstenschutz erforderlichen Befestigungsanlagen in Bezug auf lokale Placierung, innere Einrichtung und Armierung;
b) Kenntnis der Anlage und Einrichtung der erforderlichen maritimen Absperrungen und des Gebrauchs von unterseeischen Minen;
c) Grundsätze für den Angriff und die Verteidigung von Küstenbefestigungen.

VII. Zeichnen.

Vorlegen eines Croquis eines Küstenstriches, einer Meßtischaufnahme und einiger Linearzeichnungen über Gegenstände des Artilleriematerials, des Schiffbaues und der Maschinenkunde.

VIII. Mathematik.

1) Arithmetik und Algebra:
a) höhere Gleichungen und Gleichungen mit mehreren Unbekannten;
b) Anfangsgründe der höheren Analysis und Anwendung derselben auf Reihenentwickelung, Wertbestimmungen von Ausdrücken in unbestimmter Form und vom Maximum und Minimum, auf Interpolation und die Auflösung von Gleichungen.

2) Geometrie und Stereometrie:
a) analytische Geometrie und Stereometrie (Koordinatentheorie, Gleichungen für räumliche Gebilde, Kegelschnitte).
b) Kurvenlehre, Rektifikation, Quadratur und Kubatur.
c) Umdrehungskörper; Simpsonsche Regel.

3) Trigonometrie:
Sicherheit in den Rechnungen mit den Formeln der sphärischen Trigonometrie und den Tafeln, besonders mit Rücksicht auf die Aufgaben der Navigation.

4) Reine Mechanik:
Schwerpunktsbestimmungen. Dynamische Grundbegriffe, Bewegung, Fallgesetz, Wurflinie, Pendel, Drehungs- und Trägheitsmoment.

IX. Physik.

1) Erweiterte Kenntnis der Grundbegriffe der Chemie und der für die nautische, Waffen- und Maschinentechnik besonders wichtigen Stoffe und Prozesse.
2) Von der Schwerkraft und den damit zusammenhängenden Erscheinungen.
3) Von den Molekularkräften (Festigkeit, Elastizität, Kapillarität, Krystallisation).
4) Grundlehre der Statik und Dynamik fester und flüssiger Körper.
5) Wellentheorie.
6) Reflexion und Refraktion des Lichtes, das Wichtigste der Spektroskopie, Interferenz, Polarisation und chemischen Wirkung des Lichtes (Theorie der Fernröhre, der Photographie).
7) Wärmelehre (Thermometrie und Wirkung der Wärme: Ausdehnung, Schmelzung, Verdampfung, Fortpflanzung der Wärme, Wärmekapazität, Wärmeeinheit und Arbeitsäquivalent).
8) Elektrizität. Magnetismus, Galvanismus, Umwandlung von Kraft, Wärme, Licht, Elektrizität ineinander. Messung und Verwendung. Theorie der Kompasse am Bord und am Land, gegenüber den verschiedenen störenden Einflüssen.
9) Hauptlehren der physikalischen Geographie und der Meteorologie, Kenntnis der meteorologischen Instrumente:
   a) Verteilung des Landes, des Wassers, der Luft. Methode der graphischen Darstellung meteorologischer Verhältnisse.
   b) Die Atmosphäre, deren Höhe, Druck und Bestandteile, die Erdoberfläche, Land und Wasser.
   c) Die Verteilung der Wärme, Winde, Drehungsgesetz und Gesetz der Stürme.
   d) Meeresströmungen, Einfluß derselben auf die Temperatur, Einfluß der Konfiguration und Beschaffenheit des Landes auf dieselben.
   e) Atmosphärische Niederschläge, Einfluß der Gestaltung von Land und Wasser darauf, elektrische Meteore, Lichtmeteore.
   f) Erdmagnetismus, Verteilung und Intensität desselben; Einfluß auf die Eisenmassen und Magnetnadeln.

§. 24.

Unmittelbar nach abgehaltener Prüfung übergibt die Prüfungskommission der Direktion der Marineschule die Prüfungsverhandlung und eine Zusammenstellung der Prüfungsresultate.

Auf Grund dieser Eingabe stellt die Direktion der Marineschule eine Gesuchsliste zur Extrahierung der Zeugnisse der Reife zum Seeoffizier für diejenigen Unterleutnants zusammen, welche die Prüfung bestanden haben, und reicht diese Gesuchsliste unter Beifügung der erwähnten Prüfungsverhandlung, der Zusammenstellung der Resultate und einer Führungsliste der Kaiserlichen Admiralität ein.

In der von der Prüfungskommission einzureichenden Verhandlung ist auch event. der Antrag zu stellen, den oder diejenigen Examinanden, deren Prüfung ungünstig ausgefallen ist, auf den nächsten Prüfungstermin noch einmal zum Examen einzuberufen, worüber der Chef der Admiralität zu entscheiden hat.

Auf Grund der oben erwähnten Eingaben der Direktion der Marineschule und der von dem Kommandanten des Seekadetten-Schulschiffes seiner Zeit eingereichten Dienstzeugnisse und Rangierungsvorschläge (cfr. §. 16) beantragt der Chef der Admiralität die Extrahierung der Reifezeugnisse.

Diejenigen Unterleutnants, welche in der Prüfung vorzüglich gute Kenntnisse dargelegt haben, werden zur Allerhöchsten Belobigung in Vorschlag gebracht.

§. 25.

Nach Maßgabe der gemäß §. 24 festgestellten Anciennetät, des Etats und der zurückgelegten dreijährigen Seefahrtzeit kann die Verleihung von Patenten als Unterleutnant zur See an die Betreffenden Allerhöchsten Orts gleichzeitig mit der Extrahierung der Reifezeugnisse beantragt werden.

§. 26.

Das Bestehen der Seeoffizierprüfung ist — außer der sonstigen dienstlichen Qualifikation und einer Seefahrtzeit von fünf Jahren in der Kaiserlichen Marine — unerläßliche Bedingung für die Beförderung zum Leutnant zur See.

§. 27.

Matrosen der Kaiserlichen Marine, welche mit Aussicht auf Beförderung zum Offizier weiterdienen wollen, können, nachdem sie sich geeignet gezeigt haben, von dem Kommandeur der Matrosendivision hierzu der Kaiserlichen Admiralität in Vorschlag gebracht werden.

Sie haben alsdann, außer den im §. 2 ad. 1—6 angeführten Papieren, sich noch durch Zeugnisse der Kommandanten oder Schiffsführer.

1) über eine auf seegehenden Kriegs- oder Handelsschiffen zurückgelegte Fahrt von 12 Monaten,
2) über Führung, Kenntnisse und Leistungen auszuweisen.

Für die Zulassung zur Eintrittsprüfung und die Ablegung dieser Prüfung, welche nur vor dem vollendeten zwanzigsten Lebensjahre stattfinden kann, bleiben die Bestimmungen §§. 4—8 maßgebend (M.-V.-Bl. 1877, Nr. 1).

§. 28.

Diejenigen Matrosen, welche den Bedingungen des §. 27 entsprechen, werden auf dem Kadettenschiff eingeschifft, und von da ab den Kadetten gleich behandelt (M.-V.-Bl. 1877, Nr. 1).

Berlin, den 10. März 1874.

Der Chef der Admiralität.
gez. **v. Stosch.**

Schema A.

Nationale

von dem zur Einstellung als Kadett Angemeldeten N. N.

Vor- und Zunamen.	Geburts-			Vaterland.		Religion, wann konfirmiert?	Wer der Vater ist und ob derselbe noch lebt?	Wo er seine frühere Bildung erhalten, auf welchen öffentlichen Schulen er gewesen und in welchen Klassen er zuletzt gesessen, welche Militärlehranstalten er besucht hat.	Bemerkungen.
	Tag.	Monat.	Jahr.	Geburtsort.	Provinz.				

.... den ....ten .... 18............

(Unterschrift des Vaters resp. Vormundes.)

Schema B.

1. Das Curriculum vitae

soll enthalten:

Geburtsort und Datum des Angemeldeten.

Stand des Vaters. } Ob die Eltern noch leben, ob etwa Wiederververheiratungen stattgefunden haben; jetziger Aufenthaltsort der Eltern.

Geschlechtsname der Mutter.

Konfession der Eltern.

In welcher Konfession der Angemeldete getauft, und in welcher und wo er konfirmiert worden.

Darstellung des Bildungsganges, chronologisch geordnet, Krankheiten und öfterer Aufenthaltswechsel und alles, was sonst hemmend auf den Unterricht eingewirkt hat, z. B. öfterer Wechsel von Hauslehrern u. s. w. sind zu erwähnen.

Es ist anzugeben, wie weit der Angemeldete in den im §. 4 erwähnten Disziplinen geführt worden ist.

Ferner, welche englische und französische Autoren in den Schulen gelesen worden und welche deutsche klassischen Werke der Angemeldete gelesen hat.

Erlebte Ereignisse, die von Einfluß auf den Lebens- und Bildungsgang gewesen, sind anzugeben.

Alles in fließender gedrängter Schreibart zu erzählen.

.... den ....ten .... 18............

(Unterschrift des Angemeldeten.)

Daß der u. s. w. .... vorstehenden Lebenslauf unter meiner Aufsicht selbst und ohne Hilfe angefertigt hat, bescheinigt

.... den ....ten .... 18............

(Unterschrift.)

2. Unterrichts-Nachweisung

des Angemeldeten N. N. (auf der letzten Seite des Lebenslaufes geschrieben).

Angabe der Art des genossenen Unterrichts.	Benennung des Ortes, wo der Unterricht stattfand und der durchlaufenen Klassen.	Zeitdauer des Unterrichts und des Verweilens in jeder einzelnen Klasse.	Jahr.	Monat.
Privatunterricht im elterlichen Hause.	z. B. Breslau.	Bis zum 10. Jahre	4	
Aufenthalt in Pensionen.	z. B. beim Prediger N. N. zu N.	Von Ostern 1849 bis Michaelis 1850	1	6
In Stadt- und höheren Bürgerschulen, sowie Realschulen zweiter Ordnung.	z. B. in der höheren Bürgerschule zu N. N. in Sexta . . . . in Quinta . . . . in Quarta	Von Michaelis 1850 bis Michaelis 1852	 1 	 6 6
In Ritterakademien, in Gymnasien, in Pädagogien oder in Realschulen erster Ordnung.	z. B. auf der Realschule erster Ordnung in Potsdam. in Quarta . . . . in Tertia . . . . in Unter-Sekunda . . . . in Ober-Sekunda	Von Michaelis 1852 bis Michaelis 1856	 1 1 1 	 6 6
In Kadettenanstalten.	z. B. im Kadettenhause zu Kulm in Quarta . . . . in Tertia	Von Michaelis 1852 bis Michaelis 1854	 1 1	
Privatunterricht als Vorbereitung zum Examen.	z. B. in Berlin beim Dr. N. N. und zwar b. N. N. im Deutschen und Englischen . . . . b. N. N. in Mathem. u. Zeichnen b. N. N. im Französischen 2c.			 6 3 3

3. An Zeugnissen sind beizufügen:

a) Zeugnisse der öffentlichen Schulen, namentlich stets die Abgangszeugnisse von Militärschulen und von der zuletzt besuchten Schule, worin sich angegeben findet, in welcher Klasse und wie lange der Betreffende in derselben beim Abgange gesessen hat.

b) Zeugnisse über den in letzter Zeit erhaltenen Privatunterricht.

Anlage C.

Anforderungen

an die Sehschärfe der als Kadett (§. 2) resp. Seeoffizieraspiranten (Matrosen) §. 27 Angemeldeten.

Behufs Feststellung der Anforderungen an die Sehschärfe der als Kadett resp. Seeoffizieraspirant (Matrosen) Angemeldeten bestimme ich folgendes:

1) Der Untersuchung der Sehschärfe sind die Snellenschen Probebuchstaben zu Grunde zu legen. Als normal=1 ist die Sehschärfe bei solchen Aspiranten zu betrachten, welche diese Probebuchstaben auf die für dieselben festgestellten verschiedenen Distanzen deutlich erkennen. In jedem Atteste ist das Resultat dieser Untersuchung speziell anzugeben.

2) Wenn die Sehschärfe nicht als normal erkannt wird, so ist zunächst durch die Untersuchung mit dem Augenspiegel festzustellen, ob organische Krankheiten der inneren Teile der Augen vorhanden sind; im zutreffenden Falle ist der Aspirant als unbrauchbar zu erachten.

3) Wenn solche organische Krankheiten nicht nachgewiesen werden, so sind bezüglich des Grades der Schärfe folgende Grenzen festzuhalten:

   a) Aspiranten, welche die Snellenschen Probebuchstaben auf $^3/_4$ der festgestellten Entfernung erkennen, deren Schärfe also $= {}^3/_4$ ist, sind noch als brauchbar für den Seedienst zu erachten.

   b) Werden die Probebuchstaben nicht mehr auf $^3/_4$, aber noch auf solche Distanzen erkannt, welche zwischen $^3/_4$ und $^1/_2$ der normalen Entfernungen liegen, so sind die Aspiranten nur in dem Falle für brauchbar zu erachten, wenn durch die Untersuchung mittels Brillengläser nachgewiesen wird, daß die Verminderung der Sehschärfe vollständig korrigiert werden kann.

   c) Werden die Probebuchstaben nur auf die Hälfte oder weniger als die Hälfte der vorgeschriebenen Entfernungen erkannt, ist also die Sehschärfe $= {}^1/_2$ und darunter, so sind die betreffenden Aspiranten als unbrauchbar für den Seedienst zu erachten.

Berlin, den 10. März 1874.

Bezugnehmend auf die vorstehende Allerhöchste Kabinettsordre vom 10. März 1874 bestimme ich:

1) Der in §. 2 ad 6 der erwähnten Verordnung aufgeführte Revers hat bis auf weiteres so zu lauten, wie in der Anlage sub 1 vorgeschrieben ist.

2) Die eintretenden Kadetten müssen sich vor ihrer Einschiffung an Bord des Kadettenschiffes (§. 9.) mit den in der Anlage sub No. II aufgeführten Gegenständen ausrüsten.

Der Chef der Admiralität

gez. **v. Stosch.**

Anlage I.

Revers.

Ich verpflichte mich hierdurch, meinem zur Einstellung als Kadett (Seeoffizieraspirant, Matrose) angemeldeten .... die vollständige erste Equipierung sowie die zum Seekadetten und Offizier erforderlichen ferneren Equipierungen zu stellen, diese zu unterhalten und demselben eine Zulage von mindestens 30 Mark monatlich bis zum Leutnant zur See zu zahlen.

.... den .... ten .... 18........

Anlage II.

Vorgeschriebene Ausrüstung für neueintretende Kadetten.

1 Peajacket,
1 blaue Jacke, Weste und Hose,
3 weiße Westen,
3 Jacken, 3 Hosen, 2 Westen von Serge,
6 Arbeitsanzüge,
3 Paar weiße Hosen,
2 Mützen,
3 schottische Mützen,
Reserveknöpfe und Schnallen,
1 Seitengewehr nebst Koppel,
6 Schlipse,
18 weiße Hemden,
3 Flanellhemden aus weißem Flanell mit überzuschlagendem Kragen,
3 Dutzend Kragen,
6 Paar Unterhosen,
4 Troyer,
1 Südwester,
1 Gummirock,
6 Nachthemden,
2 Dutzend Taschentücher,
1 Dutzend baumwollene Socken,
$^1/_2$ Dutzend wollene Socken,
1 Wäschesack,
12 Handtücher,
1 Taschenmesser,
Nähzeug,
Schreibzeug,
1 Haarbürste, 2 Zahnbürsten, 1 Nagelbürste,
1 großer und 1 enger Kamm,
1 Spiegel,
1 Paar Wasserstiefel.

2 Paar kalblederne Stiefel,
2 Paar Schuhe,
1 Logbuch,
1 Notizbuch,
1 Rollenbuch,
2 Bezüge für wollene Decken,
1 Kopfkissen mit 2 Bezügen.

Sämtliche Sachen müssen mit dem Namen des Eigentümers deutlich gezeichnet sein.

Unmittelbar nach der ersten Einschiffung an Bord des Übungsschiffes S. M. S. .... ist dem Kommando desselben die Privatzulage à 30 Mark monatlich für 6 Monate pränumerando einzusenden, im Gesamtbetrage von 180 Mark.

Bemerkung. Diese Liste ist der an die Kadetten, resp. deren Angehörigen zu richtenden Einberufungsordre beizufügen.

II.

Nachrichten in betreff des freiwilligen Eintritts in die Schiffsjungenabteilung.

A. Im allgemeinen.

1) Die Schiffsjungenabteilung hat die Bestimmung, Matrosen und Unteroffiziere für die Kaiserliche Marine auszubilden.

2) Die Ausbildung als Schiffsjunge dauert 3 Jahre.

Während dieser Ausbildungsperiode werden die Schiffsjungen nicht als Personen des Soldatenstandes, sondern als Zöglinge betrachtet, welche zu ihren Berufspflichten angelernt werden sollen. Nach Ablauf des dritten Jahres erfolgt die Vereidigung auf die Kriegsartikel, und stehen die Schiffsjungen von da ab unter den militärischen Gesetzen, wie jeder andere Soldat.

3) Nach Ablauf von 3 Jahren werden die Schiffsjungen, sofern sie die genügende seemännische Ausbildung erlangt haben, als Matrosen resp. Obermatrosen in die Matrosen- resp. Werftdivisionen eingestellt.

Die weitere Beförderung bleibt von der Führung und Qualifikation jedes einzelnen, sowie von der Erfüllung der reglementarischen Bedingungen abhängig.

4) Beim Vorhandensein besonders berücksichtigenswerter Umstände kann ein Schiffsjunge, welcher sich nach dreijähriger Ausbildung noch nicht zum Matrosen eignet, mit Genehmigung des Marinestationschefs ausnahmsweise ein viertes und letztes Jahr im Schiffsjungenverhältnis verbleiben.

B. Militärdienstzeit der in die Schiffsjungenabteilung eingetretenen Zöglinge.

1) Die Zöglinge der Schiffsjungenabteilung haben die Verpflichtung, nach Ablauf von 3 Jahren, welche Zeit auf ihre Heranbildung verwandt worden ist, für jedes dieser Jahre — außer der Erfüllung der allgemeinen gesetzlichen dreijährigen Dienstpflicht — noch anderweitige zwei Jahre der Kaiserlichen Marine zu dienen. Nach vollendeter dreijähriger Ausbildung in der Schiffsjungenabteilung hat der Mann also noch 9 Jahre aktiv zu dienen.

Wer ausnahmsweise ein viertes Jahr in der Schiffsjungenabteilung geblieben ist, hat ebenfalls nur 9 Jahre nachher aktiv zu dienen.

2) Die aktive Dienstzeit des Schiffsjungen wird vom Tage der Vereidigung ab gerechnet, bei infolge des Dienstes eingetretener Invalidität vom Zeitpunkt der ersten Einschiffung ab.

3) Für den Fall, daß der Schiffsjunge für den Dienst der Kaiserlichen Marine nicht geeignet erscheint, hat er, wie jeder andere Militärpflichtige, seine Dienstzeit in der Armee zu erfüllen und wird demselben eine besondere Dienstverpflichtung für die in der Kaiserlichen Marine zugebrachte Zeit nicht auferlegt.

C. Anmeldung behufs freiwilligen Eintritts in die Schiffsjungenabteilung.

Wer die Aufnahme in die Schiffsjungenabteilung wünscht, hat sich persönlich bei dem Bezirkskommandeur des Landwehrbataillons seiner Heimat (oder wer dazu Gelegenheit hat, persönlich bei dem Kommando der Schiffsjungenabteilung zu Friedrichsort bei Kiel) zu melden.

Dabei sind folgende Papiere zur Stelle zu bringen:

1) Geburtszeugnis.
2) Konfirmationsschein.

   Ist die Konfirmation noch nicht erfolgt, so genügt eine vorläufige Bescheinigung, daß und wann die Konfirmation voraussichtlich stattfinden wird, jedoch nur unter der Bedingung, daß der Konfirmationsschein dem Landwehrbezirkskommando behufs Übermittelung an die Schiffsjungenabteilung spätestens an dem Tage eingereicht wird, wo der Junge sich zu seiner Absendung nach dem Gestellungsorte meldet. Bei Nichterfüllung dieser Bedingung unterbleibt die Inmarschsetzung.
3) Schriftliche Einwilligung des Vaters oder Vormundes, worin ausgesprochen sein muß, daß sie mit den Aufnahmebedingungen und Entlassungsvorschriften, insbesondere mit der Verpflichtung zur event. Zurückerstattung der unter G. 1 aufgeführten Kosten vollständig bekannt sind, und ihrem Sohne oder Mündel erlauben, sich zur Aufnahme in die Schiffsjungenabteilung einschreiben zu lassen, beglaubigt durch die Ortsbehörde.
4) Ein Attest der Ortsobrigkeit, daß der Junge sich gut geführt hat, sowie, daß er durch keinerlei Zivilverhältnisse gebunden ist.
5) Einen von der Ortspolizeibehörde attestierten Revers, daß die Kosten des Transportes von den Angehörigen des Jungen werden getragen werden, falls derselbe bei der Ankunft am Einstellungsorte die Einstellung verweigern sollte.

   Sodann erfolgt eine Prüfung im Lesen, Schreiben und Rechnen, sowie die ärztliche Untersuchung und sind vom Landwehrbezirkskommando demnächst aufzustellen und mit den voraufgeführten Papieren der Schiffsjungenabteilung zum 1. des auf die Prüfung folgenden Monats zu übermitteln:
   a) Ein Attest des untersuchenden Militärarztes, ausgestellt im Sinne der nachstehenden, unter D. 2 aufgeführten Aufnahmebedingungen und versehen mit dem Einverständnis des Landwehrbezirkskommandos.
   b) Ein Prüfungsnachweis der Jungen im Lesen, Schreiben und Rechnen (cf. D. 3 Aufnahmebedingungen).

D. Aufnahmebedingungen.

1) Der einzustellende Junge soll 15—17 Jahre alt sein und nur bei großer Körperstärke ist ein Alter von 14 Jahren gestattet. Für die Berechnung des geringsten Lebensalters ist der 1. Juli desjenigen Jahres maßgebend, in welchem die Einstellung erfolgt.
2) Er muß vollkommen gesund, im Verhältnis zu seinem Alter kräftig gebaut (starke Knochen, kräftige Muskulatur) und frei von körperlichen Gebrechen und wahr=

nehmbaren Anlagen zu chronischen Krankheiten sein, ein scharfes Auge, gutes Gehör und fehlerfreie (nicht stotternde) Sprache haben.

Unter 15 Jahren muß der Einzustellende eine Größe von mindestens 1,42 Meter und einen Brustumfang von mindestens 0,69 Meter haben, über 15 Jahren eine Größe von mindestens 1,47 Meter, Brustumfang von mindestens 0,73 Meter.

3) Er muß leserlich und ziemlich richtig schreiben, ohne Anstoß lesen und die vier Spezies rechnen können.

4) Er muß mit der zum Marsch nach dem Gestellungsorte erforderlichen Bekleidung versehen sein; im gleichen mit 6 Mark, um sich nach seiner Einstellung das nötige Putzzeug 2c. beschaffen zu können. Dieser Betrag muß spätestens an dem Tage der Absendung zum Gestellungsorte dem Landwehrbezirkskommando behufs Übermittelung an die Schiffsjungenabteilung übergeben werden.

Bei Nichterfüllung dieser Bedingungen unterbleibt die Inmarschsetzung.

5) Er muß sich bei seiner Ankunft am Orte der Einstellung zu einer drei- resp. vierjährigen Lehrzeit und zu einer neunjährigen aktiven Dienstzeit in der Kaiserlichen Marine nach stattgehabter Ausbildung verpflichten.

E. Einberufung der Jungen zur Schiffsjungenabteilung.

1) Sind Prüfung und ärztliche Untersuchung günstig ausgefallen, so hat der Junge einer baldigen Entscheidung über Annahme oder Nichtannahme entgegen zu sehen.

2) Die Landwehrbezirkskommandos haben, sobald nach stattgehabter Prüfung der Junge zur Aufnahme in die Schiffsjungenabteilung geeignet erscheint, ein Nationale desselben nach umstehendem Schema und nebst den sämtlichen unter C. vorgeschriebenen Attesten zu dem, unter C. 5 aufgeführten Termine an die Schiffsjungenabteilung zu Friedrichsort bei Kiel einzusenden.

Das Kommando der Marinestation der Ostsee hat nach Maßgabe der eingegangenen und von der Schiffsjungenabteilung demselben baldigst vorzulegenden Anmeldungen die Aufnahme zu verfügen.

Termin und Ort der Gestellung — der erstere im Lauf des Monat April — werden von dem genannten Marinestationskommando bestimmt und durch die Schiffsjungenabteilung den betreffenden Landwehrbezirkskommandos rechtzeitig mitgeteilt.

Sobald die letzteren Mitteilung über die Aufnahme oder Nichtaufnahme empfangen haben, lassen sie den Angehörigen die Gestellungsordre resp. die Bescheidung zugehen.

Die Landwehrbezirkskommandos haben die ihnen bekannt werdenden Veränderungen, welche in der Zwischenzeit bis zur Absendung mit den Jungen vorgehen (Tod, Verzichtleistung 2c.), unverzüglich der Schiffsjungenabteilung anzuzeigen.

3) Vorstellungen wegen Nichteinberufungen oder Gesuche um sofortige Einberufung vor den anberaumten Gestellungsterminen sind unberücksichtigt zu lassen.

4) Diejenigen Jungen, welche in dem ersten Jahre ihrer Anmeldung wegen Vollzähligkeit nicht angenommen werden konnten, dürfen hoffen, bei eintretenden Abgängen, andernfalls im nächsten Jahre, eingestellt zu werden, vorausgesetzt, daß sie dann noch allen Aufnahmebedingungen genügen.

F. Benachrichtigung des Zivilvorsitzenden der Ersatzkommission für die erfolgte Einstellung.

Die Streichung der Schiffsjungen in den Rekrutierungsstammrollen — §. 45 ad 4 der Ersatzordnung — sowie ihre Anrechnung als Freiwillige bei der im §. 51 ad 3

der Ersatzordnung gedachten Repartitionen des Ersatzbedarfes erfolgt erst, wenn die Vereidigung und hiermit die definitive Einstellung in das Personal der Marine stattgefunden hat.

Hiervon hat die Schiffsjungenabteilung den Zivilvorsitzenden der Ersatzkommission des Domiziles, unter Angabe des Geburtsortes des Jungen, zu benachrichtigen.

G. Vorschriften über die Entlassung aus der Schiffsabteilung.

1) Wer auf eigenen Antrag und mit Einwilligung seines Vaters resp. Vormundes entlassen zu werden wünscht, hat zuvor die auf ihn gewendeten Kosten von 540 Mark pro Jahr resp. 45 Mark pro Monat (unter vierzehn Tage werden hierbei nicht berechnet, über vierzehn Tage gelten gleich einem vollen Monat), zurückzuerstatten. Eine solche Entlassung kann nur durch den Chef der Admiralität verfügt werden.

2) Jeder eingestellte Junge, welcher den Anforderungen des Marinedienstes geistig und körperlich nicht entspricht, kann auf Verfügung des Kommandos der Marinestation der Ostsee, als untauglich zur Einstellung in einem Marineteil, entlassen werden, jedoch findet in diesem Falle eine Verpflichtung zur Zurückerstattung der Kosten nicht statt.

2) Schiffsjungen, welche sich eines gemeinen Vergehens oder Verbrechens schuldig machen und der Zivilgerichtsbehörde überwiesen werden müssen, werden durch Verfügung des Kommandos der Marinestation der Ostsee aus der Schiffsjungenabteilung entfernt und mit einem möglichst vollständigen Thatbestande der Gerichtsbehörde zur Untersuchung und Bestrafung überwiesen.

4) Die Schiffsjungenabteilung benachrichtigt den Zivilvorsitzenden — cf. F. — von geschehenen Wiederentlassungen.

Berlin, den 24. August 1877

Der Chef der Admiralität
gez. **v. Stosch.**

Nationale

von Jungen, welche sich zum Eintritt in die Schiffsjungenabteilung aus dem Kreise N. N. gemeldet haben.

Laufende Nummer.	Vor- und Zuname.	Datum der Geburt.	Größe Meter	Größe Zentimeter	Vaterland.	Religion.	Profession oder sonstige Beschäftigung.	Etwaige Kenntnisse außer den im Prüfungsnachweise aufgeführten. Fertigkeit im Turnen und Schwimmen.	Was für eine Schule derselbe besucht hat und bis zu welchem Jahre.	Wann er konfirmiert ist.	Stand, Gewerbe und Vermögen des Vaters.	Geschwister Brüder.	Geschwister Schwestern.	Wenn möglich Angabe des Gewichts.	Bemerkungen.
					Regierungsbezirk ꝛc. Ort:										

Inhaltsübersicht.

Namen- und Sachregister.

Anmerkung. Die mit „" bezeichneten Wörter sind Namen von Schiffen.

C.

D.

G.

H.

J.

K.

L.

Druck von Velhagen & Klasing in Bielefeld.

Verlag von Velhagen & Klasing in Bielefeld und Leipzig.

Der Französische Krieg von 1870/1871.

Nach den besten Quellen, persönlichen Mitteilungen und eigenen Erlebnissen geschildert von **Georg Hiltl.**

Illustriert von Woldemar Friedrich u. a. Mit Karten und Plänen.

Dritte Auflage in gediegenem Halbsaffianbande. Preis M. 15.



Ein gediegenes Geschenk für jedermann, auch für die reifere Jugend und die Familienbibliothek.

Dieses Buch ist anerkannt als das beste populäre Werk über den großen Krieg, dessen Andenken wach erhalten werden muß, besonders unter der nachwachsenden Jugend. Diesem Zweck vermag Hiltls Buch vorzüglich zu dienen: es ist ein Musterwerk populärer Kriegs- und Geschichtsdarstellung, zugleich eines der schönsten illustrierten Werke, welche unsere Litteratur besitzt. Die gegen 300 Abbildungen veranschaulichen den Gang der Ereignisse auf Grund persönlicher Gegenwart der beteiligten Künstler an Ort und Stelle.

Der Große Kurfürst und seine Zeit.

Von **Georg Hiltl.**

Mit authentischen Bildnissen und Beilagen und 155 erläuternden Abbildungen im Text.

Gr. 8. 1880. Ein starker stattlicher Band. In gediegenem Halbsaffian-Prachtbande 12 M., einfacher geb. 10 Mk., broschiert 9 Mk.

Das Leben des Großen Kurfürsten im Zusammenhange geschildert mit seiner ganzen Zeit und ausgestattet mit einer Fülle bildlicher Dokumente. Es ist dem Verfasser gelungen, diesen seinen Lieblingshelden so rund und plastisch herauszuarbeiten, ihn so lebendig hineinzustellen mitten in seine verwirrte Zeit, daß das Charakterbild des großen Mannes durch Hiltls Arbeit uns wesentlich näher gerückt und verständlicher gemacht wird. Der Verlagshandlung ist es eine Freude gewesen, das Werk ohne Rücksicht auf Mühe und Kosten mit allem auszustatten, was an charakteristischen bildlichen Belegen, Veranschaulichungen und Erläuterungen aus der Zeit Friedrich Wilhelms aufzutreiben war. Von den trefflichen Illustrationen im Text an bis auf die wertvollen Beilagen (worunter z. B. das Faksimile des eigenhändigen Briefs vom Abend der Schlacht von Fehrbellin, und die Nachbildung des ersten Drucks von „Jesus meine Zuversicht") ist alles treu und echt aus der Zeit des Großen Kurfürsten.

☛ Zu Geschenken vorzüglich geeignet. ☚

Werner, Reinhold von,

Das Buch von der deutschen Flotte

Bielefeld u. Leipzig 1884